7.5.330

Digitized by Google

TRAITÉ

DES

PRISES MARITIMES.

Digitized by Google

Conformément aux lois et aux traités internationaux sur la propriété littéraire, les auteurs se réservent le droit exclusif de publier et de faire traduire cet ouvrage en toutes langues.

TYPOGRAPHIE HENNUYER, RUE DU BOULEVARD, 7. BATIGNOLLES.
Boulevard extérieur de Paris.

Digitized by Google

TRAITÉ

DES

PRISES MARITIMES

DANS LEQUEL

ON A REFONDU EN PARTIE LE TRAITÉ DE VALIN

EN L'APPROPRIANT A LA LÉGISLATION NOUVELLE

PAR MM.

A. DE PISTOYE,
Ancien avocat à la Cour impériale de Paris,
Chevalier de la Légion d'honneur.

CH. DUVERDY,
Avocat à la Cour impériale de Paris,
docteur en droit.

OUVRAGE

Contenant un grand nombre de décisions inédites
de l'ancien Conseil des prises,
et les actes émanés en 1854 des gouvernements belligérants et neutres.

TOME PREMIER.

PARIS

AUGUSTE DURAND, LIBRAIRE, RUE DES GRÈS, 7.

Les auteurs se réservent le droit de traduction en toutes langues.

1855

En 1823, au début de la guerre d'Espagne, M. Macarel, alors avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, obtint de M. le garde des sceaux l'autorisation de compulser les archives du Conseil des prises de l'Empire, déposées dans les bureaux du Conseil d'État, qui, de 1814 à 1854, remplaça le Conseil des prises. A la paix, M. Macarel laissa de côté la collection qu'il avait faite des plus importantes décisions de ce Conseil.

Plus tard, ayant lu un travail où l'un des auteurs de ce livre s'était occupé de la nature des contestations en matière de prises maritimes [1], M. Macarel, devenu conseiller d'État, voulut bien lui remettre les documents qu'il avait recueillis, en lui disant : « Prenez

[1] *Du Conseil d'État, de son organisation, de son autorité et de ses attributions*, par M. A. de Pistoye, 1845. Paul Dupont.

« ces arrêts; si un jour la France a une guerre mari-
« time, il faut les publier. Si cela arrive de mon vi-
« vant, nous ferons ensemble cette publication ; si c'est
« après ma mort, vous ferez ce travail, ne fût-ce
« qu'en souvenir de moi. »

M. Macarel est mort le 24 mars 1851, après avoir été, à la Faculté de droit de Paris, le successeur de M. le baron de Gérando, et, en 1849, président de la section d'administration du Conseil d'État. Nous avons cru devoir, dans les circonstances actuelles, donner suite à la pensée de M. Macarel, et nous regrettons profondément que le bon et savant professeur n'ait pu lui-même diriger, en y attachant l'autorité de son nom, la publication des décisions qu'il avait recueillies. D'ailleurs, nous avons pensé que cette exécution de la volonté d'un homme aimé et vénéré, aurait un intérêt pratique incontestable. Mais il nous a semblé que notre tâche ne devait pas se borner à publier des textes nus et sans explications. Nous avons donc pris le parti de rappeler et de commenter les lois qui régissent les prises maritimes, en les coordonnant suivant un plan méthodique. Avant de faire le commentaire de chaque article, nous avons dû nous souvenir que Valin avait déjà fait ce travail pour l'ordonnance de la marine de 1681. Son *Traité des prises* jouit d'une juste célébrité, et nous ne pouvions mieux faire que de conserver les parties de son ouvrage qui peuvent s'appliquer encore à notre législation nouvelle. Pour distinguer ce qui appartient à Valin de notre propre travail, nous avons placé entre doubles cro-

chets [ ] les emprunts que nous lui faisions. Après le commentaire de chaque article, nous avons rappelé les décisions qui peuvent résoudre les difficultés soulevées par l'article même. Voulant que notre travail fût complet, il nous a paru que nous ne devions pas seulement publier les décisions inédites du Conseil des prises, mais qu'il convenait d'y joindre les décisions déjà publiées dans les recueils d'arrêts. Un traité sur les prises peut, en effet, se trouver entre les mains d'officiers et de fonctionnaires de la marine, d'agents consulaires ou d'armateurs, qui n'ont pas à leur disposition les recueils d'arrêts, toujours très-volumineux. Ainsi nous offrons à nos lecteurs le texte des lois de la matière, leur commentaire, et les décisions déjà publiées et inédites qui s'y rapportent.

Le monde entier peut rendre ce témoignage, aux gouvernements de l'Empereur et de S. M. Britannique, que, à aucune époque, le droit de la guerre, en ce qui touche les prises maritimes, n'a été exercé avec plus d'humanité qu'il ne l'est dans la guerre actuelle. La France et l'Angleterre n'arment pas de corsaires. Cependant, nous nous sommes occupés de la législation relative aux lettres de marque ; c'est que, *en droit*, les lettres de marque ne sont pas abolies ; pour être complets, nous devions donc parler de cette partie du droit public maritime.

Puissent notre travail et nos consciencieux efforts jeter quelque lumière sur les questions de prises maritimes, et contribuer à rendre plus facile l'application

de notre législation sur cette matière ! Puissions-nous, par l'exposé simple et précis de la législation française, contribuer à faire admettre ses principes par les législations étrangères qui s'écartent de la nôtre. Puissent les doctrines actuelles se perpétuer et s'adoucir encore, sous l'influence bienfaisante de la civilisation et de l'union de la France et de l'Angleterre !

TRAITÉ

DES

PRISES MARITIMES.

TITRE I.

Du Droit de prise.

CHAPITRE I.

DES CAUSES D'OU PROCÈDE LE DROIT DE PRISE.

On entend par *prises maritimes* les saisies faites en mer, dans le but de s'approprier les bâtiments capturés, avec tout ou partie de leur cargaison. Ces saisies, pendant les guerres, sont faites ou par les bâtiments de guerre des puissances belligérantes, ou, en leur nom, avec leur ordre ou leur permission, par de simples armateurs. Les captures se font sur les bâtiments ennemis, ou sur des neutres réputés ennemis, ou sur des alliés et des nationaux saisis en flagrant délit de trahison. On entend encore par prises maritimes les saisies faites, pendant la paix, de la cargaison et des bâtiments montés par les pirates ou par les négriers.

Lorsqu'on veut examiner en lui-même le droit de prise, tel qu'il est exercé sur les mers, on doit remonter à sa source, et on reconnaît qu'il a une double origine : ou le droit de *guerre*, ou le droit de *confiscation*, admis en droit pénal.

Le droit de prise découle du droit de guerre, lorsqu'il s'agit de la saisie de bâtiments appartenant à une nation avec laquelle l'Etat capteur est en guerre, ou de bâtiments ap-

partenant soit à des nationaux, soit à des alliés, soit à des neutres, qui trahissent la patrie ou foulent aux pieds l'alliance contractée et la neutralité promise, spécialement par la violation d'un blocus réel, ou par le transport de contrebande de guerre destinée à l'ennemi.

Le droit de confiscation ordinaire, tel qu'il est établi par le droit pénal, est la source du droit de prise, lorsqu'il s'agit de la capture des pirates ou des négriers.

Il existait autrefois en France, et il existe sans doute dans quelques Etats, un droit de prise par représailles, en vertu duquel, en cas de déni de justice, les gouvernements, par eux-mêmes ou par leurs sujets, capturent et confisquent, au profit des parties lésées, des bâtiments et cargaisons appartenant à la nation coupable de déni de justice, pour le montant du dommage resté sans réparation.

CHAPITRE II.

DU DROIT DE PRISE EN TEMPS DE GUERRE.

PROŒMIUM.

L'état normal des rapports des nations entre elles, c'est la paix.

Malheureusement pour le genre humain, la paix ne subsiste pas toujours entre les hommes. La paix c'est le bien, et, à côté du bien, il y a toujours le mal. Le mal opposé à la paix, c'est la guerre.

La guerre est quelquefois nécessaire ; par exemple, quand un peuple n'a pas d'autre moyen d'obtenir ce qui lui est légitimement dû. Quand elle est nécessaire, on dit qu'elle est juste. Quand elle ne l'est pas, lorsqu'elle éclate par suite des prétentions exorbitantes et déraisonnables d'une nation qui veut asservir et conquérir les autres, on dit qu'elle est injustement provoquée.

Pour pouvoir apprécier et qualifier une guerre, il faut remonter à son origine et rechercher sa cause efficiente. Mais

qui peut porter un jugement sur les actions des puissances belligérantes, car les nations, étant libres et indépendantes entre elles, ne reconnaissent ici-bas aucune autorité qui qualifie d'injuste la guerre qu'elles soutiennent !

S'il y avait au-dessus des différentes nations une autorité supérieure qui pût juger et résoudre les différends internationaux, comme chaque prince résout, dans l'enclave de sa souveraineté, les différends qui s'élèvent entre ses sujets, il n'y aurait pas de guerre possible. Il faudrait pour cela que toutes les puissances consentissent à se soumettre à une manière de Conseil amphictyonique. Sully nous apprend, dans ses *Economies royales*, qu'Henri IV aurait pensé à constituer en Europe un tribunal de cette nature. C'était là un beau rêve, mais ce n'était qu'un rêve. Les sujets de chaque Etat se soumettent aux jugements rendus par leur prince, parce que ce prince dispose dans ses Etats de la force publique, et qu'il fait exécuter, par l'emploi de cette force, les jugements que l'on n'exécute pas volontairement. Si jamais on parvenait à établir un tribunal suprême international, les décisions de ce tribunal seraient toujours méconnues, parce qu'il n'aurait pas la force à sa disposition, et que ses justiciables seraient plus puissants que lui. Mais un tribunal de cette nature ne pourrait jamais être établi, parce qu'aucun prince ne voudrait consentir à abdiquer une partie de sa souveraineté et de sa liberté d'action.

Les nations continueront donc, comme par le passé, à se faire justice elles-mêmes; elles continueront donc à se faire la guerre. Du reste, la guerre ne doit être qu'un moyen pour arriver au rétablissement de la paix. Faire la guerre à une nation, c'est employer la force pour l'obliger à accéder à certaines propositions qu'elle refuse d'accepter.

Dans le monde tel qu'il est constitué, la guerre se fait d'Etat à Etat ; les particuliers n'y peuvent prendre part que dans certains cas déterminés par le droit des gens et par les lois spéciales de chaque nation. Mais la guerre se fait contre eux, surtout la guerre maritime. Ainsi, un belligérant peut légitimement capturer, selon le droit des gens, les navires

des sujets du souverain ennemi, et, sur terre, les belligérants frappent des contributions de guerre sur les sujets de l'ennemi.

Le rôle des gouvernements est d'adoucir, autant que possible, ces conséquences terribles de l'état de guerre.

A cet égard, nous ne pouvons mieux faire que de rappeler les principes de droit public proclamés par Portalis, qui fut le premier commissaire du gouvernement près le conseil des prises. Dans le discours d'installation de ce tribunal, l'illustre représentant du gouvernement consulaire n'hésitait pas à poser les règles suivantes sur la manière d'appliquer le droit de la guerre. « Un citoyen, indépendamment du soin de veiller à son bien particulier, doit travailler au bien public de sa patrie. Un Etat, indépendamment du soin de son gouvernement intérieur, est encore chargé de contribuer au bonheur de la société générale du genre humain. *Faire en temps de paix le plus de bien et en temps de guerre le moins de mal possible, voilà le droit des gens.* » C'est, au surplus, ce qu'avait dit Montesquieu, livre Ier, chapitre III. « Le droit des gens, dit-il, est naturellement fondé sur ce principe, que les diverses nations doivent se faire dans la paix le plus de bien et dans la guerre le moins de mal qu'il est possible, sans nuire à leurs véritables intérêts. »

« Le droit de la guerre, disait aussi Portalis, est fondé sur ce qu'un peuple, pour l'intérêt de sa conservation ou pour le soin de sa défense, veut, peut ou doit faire violence à un autre peuple. C'est le rapport des choses et non des personnes qui constitue la guerre; elle est une relation d'Etat à Etat, et non d'individu à individu. Entre deux nations belligérantes, les particuliers dont ces nations se composent ne sont ennemis que par accident; ils ne le sont point comme citoyens, ils le sont uniquement comme soldats. »

C'est ce que l'Assemblée législative avait proclamé dans la déclaration des 14-20 avril 1792, au moment où elle voulait porter la guerre sur le territoire étranger. Elle posait en principe que « les citoyens paisibles dont les armées occuperont le pays ne seront point des ennemis pour elle ; ils

ne seront pas même ses sujets. La force publique, dont elle deviendra momentanément dépositaire, ne sera employée que pour assurer leur tranquillité et maintenir leurs lois... Les soldats se conduiront sur un territoire étranger comme ils se conduiraient sur le territoire français, s'ils étaient forcés d'y combattre. Les maux involontaires que les troupes auraient fait éprouver aux citoyens seront réparés. » V. Duvergier, *Collection des lois*, t. IV, p. 125.

SECTION I. — De la capture des navires marchands.

Quoi qu'il en soit, le droit de prise s'exerce toujours dans les guerres maritimes.

Comment faut-il envisager ce droit? Comme un moyen d'acquérir la propriété, ou comme un moyen de guerre dont le but est d'affaiblir la nation ennemie?

Regarder le droit de prise comme un moyen d'acquérir la propriété, c'est adopter la maxime barbare du vieux droit romain : « *Ea quæ ex hostibus capiuntur, jure gentium statim nostra fiunt* »; c'est proclamer le droit de conquête dans ce qu'il a de plus odieux, dans la spoliation de la propriété privée. Aussi ne consentirons-nous jamais à dire que le droit de prise est un mode d'acquérir la propriété; mais nous reconnaîtrons que c'est un moyen de guerre. Il est vrai que l'exercice du droit de prise produit des résultats désastreux; mais est-ce que la guerre n'est pas trop souvent une série de désastres? Tous les moyens de guerre sont odieux, comme la guerre elle-même. La guerre désole les provinces et tranche la vie des hommes. Il faudrait trouver un moyen d'éviter la guerre; nous avons vu que cela était impossible. On fait la guerre et on cherche tous les moyens de nuire à son ennemi. C'est dans ce but que l'on exerce le droit de prise, et non dans celui de s'enrichir aux dépens de l'ennemi. Cette manière d'envisager le droit de prise légitime les captures maritimes, de même qu'il légitime les réquisitions exigées et les contributions de guerre frappées par les armées d'invasion. Lors

que le droit de prise n'a pas été envisagé ainsi, on l'a trouvé barbare et illégitime, et on l'a combattu. Ainsi il a été combattu au dix-huitième siècle par l'abbé Mably :

« Comment, dit-il, des nations qui regardent le commerce comme le fondement le plus solide de leur grandeur, et qui font tant d'efforts pour étendre leurs correspondances, n'ont-elles pas compris jusqu'à présent combien il leur serait avantageux de convenir entre elles de quelques articles propres à assurer la navigation de leurs commerçants en temps de guerre? Interrogez les négociants anglais, hollandais, français, leur réponse sera la même. Ils voient avec horreur les armements en course, et ils apprendraient avec la plus vive satisfaction qu'à la paix prochaine, les puissances belligérantes se sont promis, en cas de rupture, de ne plus permettre à leurs sujets le métier de corsaire, et de défendre à leurs vaisseaux d'insulter les navires marchands ennemis et de s'en saisir. » (*Droit public de l'Europe*, liv. II, chap. XII, p. 310, éd. de 1748.)

Le principe sur lequel repose le droit de prise a été combattu encore, à la fin du dix-huitième siècle, par les membres de l'Assemblée législative, qui, égarés par la philosophie du temps, croyaient pouvoir gouverner le monde avec des idées prétendues philanthropiques et humanitaires, et qui devaient, peu de temps après, montrer eux-mêmes le néant et l'impuissance de toutes ces théories. Après avoir déclaré, en 1792, qu'ils ne voulaient pas faire de conquêtes, en 1793 et 1794 ils réunissaient à la France la Belgique, Genève, la Savoie et le comté de Nice. Après avoir attaqué la saisie sur la mer des navires de commerce ennemis, ils rendaient la loi du 29 nivôse an VI, qui méconnaissait les droits des puissances neutres, déclarait confiscables les marchandises ennemies sous pavillon neutre, et disait que l'on jugerait la nationalité des navires d'après celle de la cargaison.

Étudions la discussion qui eut lieu alors. Nous y verrons qu'on attaquait aussi le principe des armements en course. Quoique nous n'ayons encore rien dit de ces armements, dont, du reste, nous allons bientôt nous occuper, nous rap-

porterons la discussion entière, car il y aurait inconvénient à la scinder.

Au nom des comités diplomatique, de marine et de commerce, M. Kersaint lut, à la séance du 29 mai 1792 de l'Assemblée législative, un projet de décret sur la suppression des corsaires. Ce projet était ainsi conçu :

« L'Assemblée nationale, considérant que la guerre, étant l'acte le plus éminent de la souveraineté des peuples, ne peut se faire légalement que par les nations elles-mêmes, et non par les particuliers et pour leur compte; qu'il est de l'intérêt de toutes les nations policées de l'Europe de proscrire et d'abjurer l'usage de faire la guerre par la voie des corsaires ou armateurs particuliers, parce que cet usage entraîne nécessairement après lui la violation des propriétés et du droit des gens, et que n'étant et ne pouvant être, par sa nature, soumis à d'autres règles qu'à celles que lui donne la plus aveugle des passions, l'avidité, il est fréquemment accompagné d'actes d'inhumanité; considérant que la course menace également les nations belligérantes et les nations en paix; que, loin d'accélérer la marche de la guerre vers son terme, elle aigrit au contraire les peuples, dont elle ruine les particuliers; qu'entretenant l'esprit d'injustice et le penchant au dol et à la fraude, elle s'oppose au développement des principes propres à l'amélioration de l'espèce humaine; considérant que s'il importe aux puissances maritimes de se garantir mutuellement des suites des entreprises que l'intérêt particulier pourrait vouloir tenter sous le pavillon des nations en guerre, entreprises dont les conséquences pourraient amener une guerre générale, il importe également à l'honneur du peuple français de commencer, par son exemple, une réforme et une répression qui n'est pour lui qu'une conséquence des droits de l'homme et de la Constitution, pour la défense desquels il a pris les armes;

« L'Assemblée nationale, reconnaissant qu'il est de son devoir de prévenir et d'affaiblir les malheurs inséparables

de la guerre par tous les moyens qui sont en son pouvoir, déclare qu'il y a urgence.

« Après avoir décrété l'urgence, l'Assemblée nationale décrète :

« Art. 1er. Il ne sera délivré aucune commission pour armer en course.

« Art. 2. Les armateurs des vaisseaux du commerce, armés pour leur légitime défense, ne pourront s'emparer d'aucun bâtiment de commerce de l'ennemi, à moins qu'ils n'y soient contraints par la provocation.

« Art. 3. Il est défendu aux vaisseaux de guerre de l'Etat de prendre aucun bâtiment particulier de commerce appartenant à la nation ennemie, à moins qu'ils ne soient armés en guerre. L'Assemblée nationale se réserve de statuer incessamment sur les exceptions que pourrait nécessiter l'application de cette loi aux différentes circonstances de la guerre.

« Art. 4. Les équipages des corsaires pris par les vaisseaux de guerre de la nation seront, à leur arrivée dans les ports, interrogés à la requête de l'accusateur public près le tribunal du lieu où lesdits corsaires seront conduits. S'il s'y trouve des Français, ils seront punis de mort ; les sujets de la nation ennemie conduits en prison pour tout le temps que durera la guerre ; et quant à la punition à infliger aux étrangers aux deux nations belligérantes, il y sera statué d'après les conventions qui seront arrêtées entre la France et les puissances auxquelles ils appartiendront ; en attendant, ils demeureront détenus et en prison.

« Art. 5. Les pertes que les particuliers pourront éprouver par le fait des corsaires sous pavillon ennemi seront reconnues et vérifiées par les tribunaux de commerce, pardevant lesquels les parties lésées sont autorisées à se pourvoir par tous les moyens de droit ; et le montant des dommages formera l'objet d'une réclamation en indemnité, qui sera le préalable à tout accommodement ou négociation pour la paix.

« Art. 6. L'Assemblée nationale invite le roi à préparer

auprès des nations, par la voie des ambassadeurs, la suppression absolue de la course dans la guerre de mer, et d'assurer, dans tout ce qui pourra dépendre de la nation française, la liberté de la navigation et du commerce, lien réciproque des peuples et leur commune ressource. » (*Moniteur* du 31 mars 1792, p. 632.)

Les idées sur lesquelles se basaient les propositions des comités réunis de la marine, du commerce et de la diplomatie ne furent pas, au sein de l'Assemblée, législative, combattues de front. On leur opposa la nécessité et l'intérêt du moment. En effet, le premier orateur entendu sur la question, tout en proposant de défendre l'armement en course, et la délivrance des lettres de marque en vertu desquelles les armateurs s'associent à la guerre, ne voulait pas que les bâtiments de l'Etat fussent condamnés à respecter les bâtiments marchands de l'ennemi, tandis que nos commerçants resteraient exposés aux coups de l'ennemi.

Voici en quels termes s'exprimait le député Lasource (*Moniteur* du 1er juin 1792, p. 633) :

« Quoique je pense qu'il faille défendre l'armement en course, je ne suis pourtant pas entièrement de l'avis du comité. Sans doute il y a peu de différence entre les pirates et les corsaires. Tranchons le mot : on devient bientôt brigand insigne quand on est voleur patenté. Si donc vos comités s'étaient bornés à défendre l'armement en course, ils auraient donné un grand exemple à l'Europe entière ; mais ils ont franchi les bornes, en voulant que nos vaisseaux de guerre ne puissent prendre les vaisseaux de commerce ennemis, lors même que les corsaires ennemis prendront bien les nôtres. Vos comités ont-ils pu croire que si un gouvernement quelconque se permettait de confisquer les biens des particuliers français résidant dans son territoire, le gouvernement français n'userait pas de représailles contre les particuliers de cette nation qui résideraient en France? Et ce qui serait juste sur terre cesserait-il de l'être sur mer ! Un coup de canon se repousse par un coup de canon ; la prise d'une ville se compense par la prise d'une autre ville : de

même la prise d'un vaisseau par la prise d'un autre vaisseau. Nous avons déclaré que nous voulions respecter les propriétés des particuliers ; mais nous n'avons pas dit, nous n'avons pas pu dire que la nation française serait comme un troupeau de moutons auquel les étrangers pourraient impunément enlever une toison. Autant les canons seraient déplacés à la tribune, autant la philanthropie serait déplacée à la bouche du canon.

« Je me résume, et je demande que vous adoptiez le premier article du projet des comités, qui prohibe l'armement en course, en rejetant tous les autres articles, à la place desquels je propose les trois projets de décret suivants :

Premier décret.

L'Assemblée nationale, considérant que l'humanité et la bienveillance sont les premiers sentiments que se doivent les nations ; que les vicissitudes qu'éprouvent leurs relations politiques ne doivent jamais altérer ces sentiments primitifs ; que si la guerre est pour elles un malheur inévitable, il est de leur devoir le plus sacré d'adoucir les maux qu'elle entraîne ; considérant que lors même qu'elles prennent les armes pour le maintien de leurs intérêts réciproques, leurs citoyens respectifs, p isolément, ne doivent ni s'envisager ni se traiter comme ennemis ; c le redressement des griefs et la réparation des torts publics ne peuve être exercés que par la masse collective des forces nationales ; que la guerre des particuliers entre eux est brigandage, et non justice ; qu' le provoque et éternise les guerres et les haines nationales ; qu'elle désorganiser les corps politiques, à renverser les conventions ales, à donner aux mœurs un caractère naturel de férocité, incompatible avec le bonheur des peuples, à faire rétrograder les nations vers les siècles de barbarie, à éloigner, pour jamais, l'époque de la paix universelle que tous les amis de l'humanité doivent appeler par leurs vœux et hâter par leurs efforts ; considérant, enfin, qu'il est digne d'elle de proclamer hautement et de consacrer ces principes trop longtemps méconnus et violés, déclare, conformément à sa renonciation au droit de conquête, renoncer à tout armement en course tendant à envahir les propriétés particulières et commerciales des nations avec lesquelles elle est et pourra être en guerre ; et, en conséquence de cette déclaration solennelle, décrète qu'il ne sera plus accordé *de lettres de marque*, que les armements en course sont prohibés à tous les Français et que les vaisseaux de l'Etat pourront seuls protéger la liberté du commerce et en venger la violation (*Moniteur* du 1er juin 1792, p. 634).

Deuxième décret.

L'Assemblée nationale, considérant qu'il importe à la sûreté des propriétés, à la liberté du commerce, à la paix et au bonheur des peuples, que la prohibition des armements en course devienne une convention réciproque entre toutes les puissances maritimes,

« Décrète que le roi sera invité à entrer incessamment en négociation avec les gouvernements de toutes les nations qui font le commerce de mer pour les engager à adopter la prohibition des armements en course qu'elle a consacrée par son décret de ce jour. »

Par le troisième décret, le député Lasource proposait à l'Assemblée nationale d'ajourner les dispositions ultérieures. Un autre député, M. Granet, proposa le décret suivant :

« L'Assemblée nationale déclare, au nom de la nation française, qu'elle renonce à tout armement en course sur les bâtiments de commerce appartenant aux individus d'une nation avec laquelle elle serait en guerre. Décrète, en conséquence :

« 1° Qu'il ne pourra être expédié de lettres de marque à aucun corsaire français, et que les commandants des vaisseaux de l'Etat laisseront passer et naviguer librement les bâtiments de commerce sous pavillon ennemi ;

« 2° Que le roi sera tenu de notifier cette déclaration à toutes les puissances étrangères, avec invitation d'en promulguer une semblable, se réservant, à l'égard des puissances qui se refuseraient à adopter cette renonciation, de prendre les mesures de sûreté que les circonstances pourraient exiger ;

« 3° Que le roi sera chargé de redoubler l'activité et l'étendue des mesures maritimes qu'il a déjà prises pour la protection de la navigation française ;

« 4° L'Assemblée nationale, voulant que la renonciation soit déterminée d'après des règles qui puissent distinguer les bâtiments armés en guerre de ceux chargés en marchandises, le droit de visite de celui de relâcher, le pavillon national du pavillon emprunté, le traitement à faire aux armateurs étrangers des peines à infliger aux vrais pirates, charge les comités de législation, diplomatique et de commerce, de lui présenter un projet de décret à cet égard. »

Les députés Arena et Guadet appuyèrent, avec beaucoup de vivacité, la suppression de l'armement en course; ce dernier soutint même que le gouvernement ne pouvait pas plus délivrer des lettres de marques que placer des bandits sur la route de Vienne pour y dévaliser les voyageurs.

Deux autres députés, Rouyer et Gouget, attaquèrent le projet présenté par les comités réunis de la diplomatie, de la marine et du commerce.

M. Rouyer répondit aux arguments tirés de la Constitution, qui prohibait les guerres de conquêtes, en disant : « Sans doute, il est dit par la Constitution que vous renoncez à entreprendre aucune guerre dans la vue de faire des conquêtes; mais cependant, si, dans le cours de la guerre

que vous faites au roi de Hongrie, vos troupes prennent quelques villes, elles seront certainement bien prises. Il en est de même de la marine. La même raison qui a milité en faveur de la guerre par terre milite en faveur de la guerre par mer.

« Je sais qu'en faisant la guerre aux rois, nous ne la faisons pas aux peuples, et que nous voulons respecter les propriétés des particuliers. Je réponds à cela : N'est-il pas vrai que, depuis que la guerre est déclarée, nos troupes ont été dans le cas de faire des incursions, de fourrager sur le territoire ennemi, comme les ennemis sur le nôtre? Il est donc probable que des propriétés particulières ont été outragées. Dans ce moment, peu d'armateurs seront en état d'armer en course, parce qu'ils ont peu de profit à faire, et que l'intérêt a toujours guidé les hommes, et surtout les corsaires. D'ailleurs, si vous défendez la course, vous vous ôtez de grands moyens contre vos ennemis. En effet, si vous aviez la guerre à soutenir contre la Russie, l'Espagne, l'Angleterre même, ne serait-ce pas vous nuire à vous-mêmes que de vous interdire des ressources que ces puissances emploieront contre vous? ou ne serait-ce pas donner l'exemple d'une fausse philanthropie que de rendre aujourd'hui un décret qu'alors vous seriez obligé de révoquer? Je conclus à ce que les lois anciennes soient maintenues, et que l'on continue à délivrer des lettres de marque à ceux qui voudront armer en course. »

M. Gouget insista principalement sur les dangers d'adopter le projet de M. Kersaint, qui tendait à diminuer nos moyens de résistance aux puissances avec lesquelles nous pouvions être en guerre.

Un troisième système, qui ne se prononçait pas nettement entre les deux autres, vint rallier les diverses opinions. Sans demander formellement l'abolition de la course, les députés Emmery et Vergniaux demandaient qu'on se bornât à proposer aux autres nations d'abolir la course; mais sans que d'avance la France sacrifiât sa sûreté à de simples théories, si bonnes qu'elles fussent.

M. Emmery, de Saint-Malo, dit : « Je suis d'une ville qui a fait le plus d'armements de ce genre; je vous assure que les mille ou douze cents corsaires qu'elle a armés dans la dernière guerre ont fait plus de mal à l'Angleterre que les marines royales des deux maisons de Bourbon réunies. Cependant cette ville ne désire point la continuation de ce genre d'armement. Je vous propose donc de charger le roi de négocier, dans les différentes cours, l'abolition de la course, et d'ajourner les projets qui vous sont présentés. »

M. Vergniaux : « Je ne nie point la justesse des principes qui ont été mis en avant, et je désire qu'ils puissent bientôt trouver leur application ; mais je dis que s'il n'y a pas de folie, il y a au moins de l'imprudence à vouloir qu'une nation agissante, isolée, sacrifie sa sûreté, comme on vous propose de le faire.

« M. Guadet a dit que proposer de continuer l'armement en course, c'était comme si l'on plaçait des hommes pour dévaliser sur la route de Vienne. Je réponds à M. Guadet qu'il existe un droit des gens, et qu'en supposant que les hommes qu'il poste sur la route de Vienne soient revêtus d'un uniforme, toutes leurs actions seront légitimes, quoiqu'elles ne soient pas naturelles. Faisons des vœux pour l'abolition de cette barbarie ; mais n'abandonnons pas un droit qui nous mettrait sous le glaive de l'ennemi.

« Voici donc comme je propose de rédiger le décret :

« L'Assemblée nationale décrète que le pouvoir exécutif sera invité à négocier avec les puissances étrangères pour faire supprimer, dans les guerres qui pourront avoir lieu sur mer, les armements en course, et assurer la libre navigation du commerce. »

Après avoir entendu cette proposition, l'Assemblée commence par ajourner les autres articles du projet de décret présenté par son comité. On applaudit, dit le *Moniteur*. En effet, la parole toute-puissante alors de Vergniaux venait de faire prévaloir le grand principe qu'en guerre il ne faut pas, par son fait, combattre à armes inégales.

Le projet des comités réunis était écarté. C'est en vain que

M. Kersaint demande à répondre. L'Assemblée ferme la discussion ; et, après la lecture des divers projets, l'Assemblée accorde la priorité à celui de M. Vergniaux, qui est décrété à la presque unanimité.

Telle est, d'après le *Moniteur*, l'esquisse de cette discussion.

La discussion qui s'est élevée au sein de l'Assemblée législative peut se résumer en deux questions :

1° Pendant les guerres maritimes, la capture des bâtiments de commerce est-elle un droit légitime?

2° Si la capture des bâtiments de commerce est une conséquence nécessaire de la guerre, les armements en course par lesquels le droit de guerre est délégué aux corsaires sont-ils également des actes légitimes?

Sur la première question, les anciens publicistes, ceux dont le nom est le plus renommé, Grotius, Puffendorf et Vattel, n'hésitaient pas à répondre affirmativement.

Partant de cette hypothèse que tout gouvernement est le produit de la conquête, et que toute propriété n'est que le résultat de la distribution faite au nom du vainqueur, ils reconnaissent à chaque gouvernement un droit de domaine éminent qui peut, au besoin, absorber les propriétés privées, et les remettre en commun, parce que, dans l'origine, elles sont sorties de la souveraineté.

La propriété ainsi établie dans chaque État, lorsque la guerre éclate entre deux États, il n'y a que deux grands corps en lutte, et il n'y a pas à distinguer entre les biens des particuliers et les biens de l'État.

Voici, au surplus, ce que dit Vattel, liv. II, ch. VII, § 81 :

« Les biens mêmes des particuliers, dans leur totalité, doivent être regardés comme les biens de la nation à l'égard des autres États. Ils lui appartiennent réellement, en quelque sorte, par les droits qu'elle a sur les biens de ses citoyens, parce qu'ils font partie de ses richesses totales, et augmentent sa puissance... La chose ne peut pas être autrement, puisque les nations agissent et traitent ensemble en corps, dans leur qualité de sociétés publiques, et sont re-

gardées comme autant de personnes morales. Tous ceux qui forment une société, une nation, étant considérés par les nations étrangères comme ne faisant qu'un tout, comme une seule personne, tous les biens ensemble ne peuvent être envisagés que comme les biens de cette même personne. *Et cela est si vrai, qu'il dépend de chaque société politique d'établir chez elle la communauté des biens, ainsi que l'a fait* CAMPANELLA *dans la république du soleil.* »

Ainsi, suivant Vattel, la légitimité *du droit de prise* dérive de la légitimité *du droit du communisme !!!* Permis à ceux qui vivaient au milieu de la féodalité, et qui la servaient, de faire découler toute propriété du droit de conquête ; mais pour nous, gens de travail et d'économie, nous donnons à la propriété une origine à la fois plus relevée et plus modeste. A nos yeux, elle tient à la nature même de l'homme, elle est le fruit du travail et de l'ordre, qui sont des devoirs primordiaux, sans lesquels la famille ne peut s'élever et se perpétuer; la rêverie du moine Campanella nous paraît aussi absurde qu'a été sauvage et brutale l'application qu'en ont voulu faire Babeuf et ses disciples. Aussi, pour nous, la propriété, conséquence de la sociabilité de l'homme, a précédé toutes les formes de gouvernement, qui n'ont tous été créés et acceptés que pour permettre aux citoyens de développer leurs facultés naturelles.

Voyez plutôt ce qui s'est passé hier sous nos yeux : n'est-ce pas pour raffermir la propriété ébranlée et menacée qu'est né l'Empire? Et le plus beau titre de gloire du gouvernement actuel n'est-il pas d'avoir été appelé ou accepté pour protéger le travail et la famille?

Si le communisme est un rêve aussi absurde qu'antisocial, le domaine éminent des souverains n'est qu'une prétention tyrannique des gouvernements qui, en réalité, acceptaient, comme origine de leur pouvoir, la guerre et la force brutale, et qui trop souvent les employaient comme moyen de gouvernement ; et c'est ainsi qu'aux prétentions tyranniques répondent les doctrines subversives de tout ordre social. Là n'est pas la vérité ; aussi, il faut le proclamer

hautement, le droit de prise, comme manière d'acquérir la propriété, ne peut s'asseoir sur une base philosophique. Mais il faut reconnaître que c'est un moyen de guerre, c'est un moyen de réduire les forces de l'ennemi, et de faire cesser le plus tôt possible l'état de guerre.

D'après Puffendorf (liv. VIII, ch. VI, § 7), les guerres déclarées « renferment une espèce de convention qui se ré- « duit à ceci : « Faites contre moi ce que vous pourrez. Je « ferai, de mon côté, contre vous tout ce qui me sera pos- « sible. »

Dans l'intention toute humaine de ramener le plus tôt possible la paix, on fait à son ennemi le plus de mal possible pour l'obliger à traiter, et pour arriver ainsi au rétablissement de la paix. Si les nations belligérantes n'agissaient pas ainsi, si elles conduisaient les hostilités mollement, si elles laissaient la guerre s'éterniser, elles se nuiraient à elles-mêmes; car ce qu'il y a de plus funeste et de plus désastreux pour un peuple, c'est la prolongation de l'état de guerre. Non-seulement elles se nuiraient à elles-mêmes, et finiraient par se ruiner, mais elles seraient coupables au dernier chef à l'égard des puissances neutres. En effet, la guerre impose aux neutres de nombreuses et strictes obligations, elle entrave leur commerce, et elle porte, dans de certaines limites, atteinte à leur liberté. Il est donc important, pour les neutres, que l'état qui leur impose de telles obligations ne se prolonge pas. C'est pourquoi les États belligérants mènent toujours la guerre aussi vigoureusement qu'il leur est possible; et ils cherchent mutuellement à détruire les armées et les flottes de leur ennemi, parce qu'ils espèrent, en le privant de ses moyens de défense, l'amener à demander la paix.

Dans les temps modernes, les gouvernements ennemis se font la guerre avec des armées et des flottes régulières. Une armée cherche à détruire une autre armée; une flotte cherche à détruire une autre flotte. Ce sont là les moyens de guerre le plus généralement employés. Mais ce ne sont pas les seuls qu'autorise le droit des gens. S'il y a d'autres

moyens pour affaiblir l'ennemi et pour le réduire à conclure la paix, les belligérants peuvent légitimement y recourir [1]. Ainsi, en Algérie, les troupes françaises font des razzias sur les tribus arabes pour les forcer à cesser les hostilités, et pour arriver à les soumettre. Ainsi, les belligérants cherchent toujours mutuellement à détruire leur commerce; car le commerce est la richesse des nations. Priver certains États des bénéfices qu'ils retirent du commerce, c'est leur enlever les ressources avec lesquelles ils peuvent soutenir la guerre. L'ennemi qui parviendrait à interrompre complétement le commerce d'un de ces États le réduirait nécessairement à sa merci, et le forcerait à conclure la paix. Supposez une ligue des puissances maritimes dirigée contre l'une d'elles, et supposez que les marines confédérées soient assez considérables, assez puissantes et assez vigilantes, pour empêcher, pendant seulement une année, la circulation sur les mers des navires marchands ennemis, vous comprenez que cet Etat, privé des ressources immenses que le commerce lui procure, serait bientôt réduit à demander la paix, et à accepter les conditions de ses ennemis.

Si donc l'interruption et la destruction momentanée du commerce d'une nation belligérante est un moyen dont le résultat est d'amener la fin de la guerre, c'est un moyen dont l'emploi est légitime; car, nous le répétons, tous les moyens de guerre qui ont pour but de terminer promptement les hostilités deviennent légitimes par là même. N'entendons-nous pas dire aujourd'hui que les puissances belligérantes vont se servir de terribles moyens de destruction, tels, par exemple, que les canons à la Paixhans, etc.? Pourquoi le droit des gens en légitime-t-il l'usage? C'est parce que tout le monde comprend que plus les moyens de destruction seront perfectionnés, plus les guerres ont de chance d'être courtes.

[1] Un auteur américain fort estimé reconnaît et proclame ces principes. Wheaton dit que « le droit naturel nous autorise à nous servir contre l'ennemi du degré de violence nécessaire seulement pour assurer l'objet des hostilités.... Si le ravage ou la dévastation du pays ennemi est nécessaire pour arriver au juste but de la guerre, il peut être employé légalement. » (Wheaton, *Eléments du droit international*, édit. française, t. II, p. 6, § 6.)

La destruction du commerce ennemi est donc un moyen de guerre admis par le droit des gens, à raison de l'influence qu'il peut exercer sur le sort de la guerre. C'est, du reste, ce qui a été reconnu par lord Clarendon, ministre des affaires étrangères de S. M. B., à la séance de la Chambre des lords du 10 août 1854. Parlant de ce qui a été fait dans la guerre actuelle, il dit : « Le blocus que nous exerçons sur les ports russes permet à notre commerce de fleurir, et ce blocus anéantit à peu près le commerce extérieur de la Russie. Je sais que ce ne sont pas là des résultats très-héroïques ; mais ils auront du moins cet avantage de créer une plus forte gêne dans toutes les classes de la population russe, ils exerceront de l'influence sur l'opinion publique, et, selon moi, ce sont là des résultats plus considérables même que si Sébastopol ou Helsingfors était tombé, à la satisfaction de notre vanité et de notre ambition nationale. » (*Moniteur* du 13 août.)

Les belligérants peuvent donc capturer les navires marchands qui portent le pavillon de leur ennemi.

L'une des objections élevées contre le droit de prise, c'est qu'il frappe presque exclusivement le commerce, c'est-à-dire la partie de la nation ennemie qui est précisément la moins hostile au belligérant ; mais, dans les guerres terrestres, au milieu d'un combat, des villages entiers sont souvent saccagés et détruits ; des villes sont bombardées, et leurs habitants inoffensifs sont ruinés par le bombardement. Ce sont là des faits de guerre qui tombent sur une partie du pays ennemi, et contre les conséquences desquels nul n'élève d'objections.

Si la guerre ne devait se faire que contre la puissance publique de la nation ennemie, si les belligérants devaient s'arrêter toutes les fois que leurs actes pourraient porter atteinte à une propriété privée, la guerre deviendrait impossible. En fait, il arrive malheureusement très-souvent que, dans les guerres terrestres, certains individus d'une nation belligérante souffrent beaucoup des atteintes portées à leurs propriétés privées. Pourquoi voudrait-on que l'ennemi qui,

lorsque cela est nécessaire pour son attaque ou sa défense, peut, sur terre, prendre ou détruire les propriétés particulières, fût obligé sur mer de les respecter?

Si la capture des navires marchands cause un préjudice à la classe des commerçants des peuples belligérants, ces commerçants souffriront de la guerre, comme les habitants d'une ville bombardée ou bloquée souffrent de leur côté. Ce n'est pas à la nation à qui appartiennent les capteurs de s'occuper de la répartition des pertes et des désastres causés par la guerre. Elle attaque son ennemi, sans avoir à se préoccuper de la question de savoir si les désastres que ses attaques pourront causer seront répartis également entre tous les citoyens de la nation attaquée, ou s'ils ne frapperont que sur quelques individus. S'il y a injustice à ce que les pertes qui résultent d'une guerre faite dans l'intérêt de la nation entière ne soient supportées que par certaines personnes, c'est là un fait dont l'agresseur ne peut être rendu responsable. C'est à la nation attaquée à indemniser ceux de ses nationaux qui souffrent de la guerre, c'est à elle à répartir entre tous les pertes éprouvées soit par les négociants dont les navires sont capturés à la mer, soit par les habitants des villes bloquées ou bombardées. Et ce n'est pas un fait inouï dans l'histoire des nations que de voir un peuple accorder des indemnités à celles de ses villes ou de ses provinces qui ont le plus souffert de la guerre. On peut citer un exemple, emprunté à notre histoire moderne. Une ordonnance royale du 20 septembre 1816 prescrivit qu'une somme de onze millions serait distribuée, à titre d'indemnité, aux départements qui avaient le plus souffert des invasions de 1814 et de 1815. Pourquoi les belligérants ne feraient-ils pas respectivement, pour les armateurs dont les navires sont capturés, ce que la France a fait pour ceux de ses nationaux dont les biens avaient été ravagés par l'ennemi? Si la nation dont les citoyens ont éprouvé des pertes par suite de la guerre ne répartit pas ces pertes également entre tous ses membres, il ne faut s'en prendre qu'à elle seule, et il ne faut pas que l'inégalité qui résultera de la

conduite de cette nation soit un argument dont on s'empare pour obliger ses ennemis à respecter toutes les propriétés de ses nationaux.

La capture de quelques navires pendant la guerre est moins funeste pour le commerce du monde que la prolongation de l'état de guerre. Vouloir priver les gouvernements des moyens de guerre énergiques, c'est vouloir l'incertitude; or, l'incertitude sur l'avenir est le fléau le plus terrible pour le commerce, non-seulement pour le commerce des belligérants, mais encore pour celui des neutres.

C'est pourquoi il vaut mieux que la guerre se fasse vigoureusement, et en capturant les navires marchands pendant deux ou trois années, que de se faire mollement et en respectant ces navires pendant dix ou quinze années. C'est donc dans l'intérêt bien entendu du commerce que les moyens de guerre énergiques, et entre autres la capture des navires marchands, doivent continuer à être employés.

La capture des navires marchands est-elle un moyen de guerre qui affaiblisse réellement l'ennemi? C'est ce qui n'est pas douteux. En effet, les matelots du commerce sont, d'après les lois de toutes les puissances maritimes, appelés à la première réquisition à servir sur les bâtiments de guerre de l'État auxquels ils appartiennent; aussi, quand un bâtiment de commerce ennemi est pris, considère-t-on l'équipage comme prisonnier de guerre. Bien mieux, les bâtiments de commerce, dans tous les pays, peuvent, à la volonté du gouvernement, mais moyennant indemnité, devenir bâtiments de guerre. Ils sont aux ordres de leur gouvernement, qui peut les mettre en réquisition pour le transport des troupes, des vivres et des munitions. Ce sont là des raisons spéciales pour l'ennemi d'étendre les effets directs de la guerre à des choses et à des hommes qui sont si près d'y être incorporés par leur propre gouvernement.

Ces dernières considérations en faveur du maintien de l'état actuel des choses sur le droit de capture des bâtiments de commerce sont graves et méritent une réflexion attentive. Le droit de capturer les navires marchands de la nation

ennemie appartient à chaque belligérant. Comme chacun peut renoncer à ses droits, il est loisible aux nations belligérantes de renoncer à capturer les bâtiments de commerce ennemis. En 1823, lors de la guerre d'Espagne, la France parut vouloir renoncer à ce droit.

Un journal de Bordeaux avait fait connaître qu'un embargo avait été mis sur tous les navires espagnols qui étaient dans nos ports, le gouvernement expliqua, par une note insérée au *Moniteur* du 20 avril, qu'il avait agi ainsi pour empêcher que les mouvements des troupes d'occupation, qui marchaient sur l'Espagne, ne fussent dévoilés au gouvernement des Cortès. La note ajoute : « Le 14 avril, le ministre de la marine a ordonné de lever l'embargo, et d'accorder aux navires du commerce la même protection qu'aux navires du commerce français. Le roi ne considère comme ennemis de la France que les pirates et les corsaires espagnols ; ceux-là seuls sont l'objet de la surveillance des bâtiments commandés par les officiers de la marine militaire. » La France ne considérait pas alors comme ennemie la nation espagnole, elle ne voulait faire la guerre qu'au gouvernement des Cortès. Il paraît cependant qu'elle ne persista pas dans ces sentiments à l'égard des navires marchands espagnols; car des prises furent faites, ainsi que l'atteste un traité conclu entre Louis XVIII et Ferdinand VII, pour déterminer comment les deux nations s'indemniseraient des prises faites réciproquement pendant la guerre. Il fut convenu que chaque pays garderait ses prises. Ce traité a été promulgué en France par une ordonnance royale du 28 février 1824.

Aujourd'hui nous voyons, dans la guerre actuelle, que les parties belligérantes capturent les navires marchands de leur ennemi.

SECTION II. — De l'armement des corsaires.

Le droit de courir sus aux bâtiments de commerce étant exercé, reste à savoir si, comme l'avaient pensé en 1792 le comité diplomatique et les comités de marine et de com-

merce réunis, le droit de guerre, étant l'acte le plus éminent de la souveraineté des peuples, ne peut être, sinon *délégué*, au moins *communiqué* à des particuliers qui s'associent spontanément à la guerre, et qui n'ont d'autre solde que le butin fait sur l'ennemi?

Avant de répondre en principe à la question, jetons un coup d'œil sur l'histoire..

Dans l'antiquité, lorsqu'une guerre s'élevait entre deux nations, tous les citoyens de ces deux Etats se considéraient comme étant en guerre les uns contre les autres.

Maintenant c'est la puissance publique seule qui fait la guerre ; les particuliers n'y peuvent pas prendre part, s'ils n'y sont pas autorisés par leur gouvernement. Dans l'antiquité, il n'en était pas ainsi : les simples citoyens pouvaient faire la guerre à l'ennemi de leur nation par tous les moyens possibles, et en dehors des opérations dirigées par la puissance publique de leur pays. Alors le pillage, sur terre, et la piraterie, sur mer, étaient le droit commun ; ils étaient autorisés et recommandés.

Le principe moderne, que la guerre ne se fait qu'entre les gouvernements, est un principe tutélaire, qui a fait cesser bien des maux et bien des désordres causés par les particuliers, qui profitaient de la guerre pour piller l'ennemi et s'enrichir à ses dépens. Mais les gouvernements des temps modernes, en proclamant ce principe, que la guerre ne se fait qu'entre eux, n'ont pas pu s'interdire de faire un appel aux forces vives de leur nation, lorsque les besoins de l'attaque ou de la défense pourraient l'exiger. Il a donc été admis que les gouvernements pourraient prendre, comme auxiliaires de leurs armées et de leurs flottes, des corps de troupes et des navires équipés et commandés par des particuliers. Pour empêcher ces troupes ou ces navires d'être traités par l'ennemi comme des bandes de pillards ou comme des pirates, les gouvernements qui employent ces auxiliaires leur délivrent des autorisations dont l'effet légal est de leur assurer, de la part de l'ennemi, le traitement accordé aux troupes et aux flottes régulières.

Lorsqu'il n'existait pas encore en France de marine militaire, les rois s'adressaient à des armateurs particuliers, quand il était nécessaire de faire quelque expédition sur mer. Ces armateurs n'étaient autres que des corsaires. Ainsi, sous François Ier, on voulut, pour empêcher les Anglais de se fortifier dans Boulogne, faire croiser une flotte dans la Manche. Le roi n'avait pas alors un navire ; il s'adressa au fameux Ango, de Dieppe, qui eut bientôt armé une flotte puissante et considérable. Un quatrain, composé par un poëte du Puy de l'Assomption de Dieppe, en a conservé le souvenir :

Ce fust luy, luy seul qui fist armer
La grande flotte expresse mise en mer,
Pour faire voir à l'orgueil d'Angleterre
Que François estoit roy et sur mer et sur terre.
(Vitet, *Histoire de Dieppe*, p. 454.)

En 1555, sous Henri II, la gouvernante des Pays-Bas avait saisi tous les navires français qui se trouvaient dans ses ports. Le roi, pour tirer vengeance de cet affront, voulut armer une flotte, afin d'interrompre les relations entre l'Espagne et les Flandres. Il n'avait pas de navire ; il eut recours aux Dieppois, qui équipèrent immédiatement dix-neuf navires, avec lesquels ils livrèrent, aux Espagnols, une bataille qu'ils gagnèrent (*id.*, p. 53). Voilà l'origine des corsaires : les rois s'adressaient aux particuliers quand ils n'avaient pas de marine ; plus tard, quand ils eurent des flottes, ils s'adressèrent encore à eux pour rendre leurs armements plus considérables et plus redoutables à l'ennemi.

Les corsaires sont assimilés aux navires de guerre. Ils peuvent être mis sous les ordres des amiraux, pour servir dans les escadres. Tout le monde sait que Jean-Bart, qui n'était qu'un corsaire, fut souvent employé dans les flottes de Louis XIV, et qu'il y exerça même des commandements importants. La flotte qui, sous Duguay-Trouin, fit l'expédition de Rio-Janeiro, n'était composée que de corsaires. On pourrait citer bien d'autres exemples d'expéditions faites

par des corsaires, conformément aux ordres du gouvernement.

Aujourd'hui encore les corsaires peuvent être requis pour agir de concert avec la marine militaire. C'est ce qui résulte de l'article 23 de l'arrêté du 9 ventôse an IX.

On ne peut donc pas dire que les sujets d'un souverain belligérant qui prennent des lettres de marque ne sont que des forbans et des pillards. S'il en est qui évitent le combat pour n'attaquer que des navires marchands sans défense, il en est, tels qu'Ango, Jean-Bart, Duguay-Trouin, Surcouf, dont le courage a vaillamment contribué à la défense du pays, et dont les noms resteront comme des titres impérissables de gloire dans les annales de la marine française.

Les corsaires sont surtout utiles aux puissances dont la marine est inférieure à celle de leurs ennemis. Les belligérants qui ont une marine puissante et considérable peuvent faire la course avec leur marine nationale. Si les États qui ont moins de forces navales en étaient réduits à leurs propres ressources, ils ne pourraient pas soutenir la guerre maritime; en armant des corsaires, ils peuvent réussir à faire à l'ennemi un mal équivalent à celui qu'ils éprouvent. Aussi on a vu souvent les gouvernements favoriser, par tous les moyens possibles, les armements en course. Il est arrivé que les souverains ne se sont pas contentés de délivrer des lettres de marque, mais qu'ils ont même pris, pour ainsi dire, un intérêt dans les armements. Ainsi, Louis XIV prêta souvent des navires pour faire la course, et il se réservait quelquefois une part dans les prises.

Par le règlement du 5 octobre 1674, le roi établit les conditions auxquelles il prêterait ses navires aux corsaires : le dixième de l'amiral prélevé, il se réservait un tiers des prises. Puis, voulant encourager encore plus les armements, le 8 novembre 1688, il renonça à ce tiers ; en 1691, il renouvela cette renonciation. Mais, le 6 octobre 1694, un nouveau règlement attribua au roi un cinquième des prises faites par les corsaires montés sur ses navires ; puis, le 1er juillet 1709, le roi renonça à ce cinquième, comme il avait au-

paravant renoncé au tiers qu'il s'était réservé en 1674.

Le règlement du 20 novembre 1688 ordonnait que les vaisseaux du roi seraient livrés aux corsaires, radoubés, gréés et carénés, avec les munitions, agrès et rechanges nécessaires. Les corsaires devaient rendre les navires en l'état où ils se trouvaient à l'expiration de la concession qui leur avait été consentie, sans qu'on pût exercer aucune répétition contre eux pour les avaries. Ce règlement fut modifié le 5 décembre 1691 par une ordonnance, où il est dit que le roi ne donnera plus aux corsaires des navires portant plus de 44 canons, et que les corsaires devront les rendre en bon état, quoiqu'en cas de perte par suite de combat ou de fortune de mer, on ne dût exercer aucun recours contre les armateurs. Ces ordonnances subsistèrent, sauf quelques légères modifications de détail, pendant tout le dix-huitième siècle. Au cours de la guerre de la succession d'Autriche, en 1745, nous voyons Louis XV prêter des navires aux corsaires.

Si les gouvernements ne prêtent pas toujours des navires aux armateurs qui veulent faire la course, ils leur fournissent presque toujours l'artillerie. Quelquefois même on a été plus loin : il est arrivé que les gouvernements se sont occupés de composer les équipages des corsaires. Ainsi, un règlement du 15 novembre 1745 dit :

« Art. 1er. Les officiers mariniers et matelots nécessaires pour former les équipages des vaisseaux et autres bâtiments accordés par Sa Majesté à des particuliers, pour faire la course, seront levés d'autorité par les commissaires de la marine, ainsi qu'il en est usé à l'égard des armements faits par Sa Majesté. »

Jusqu'ici, dans toutes les guerres maritimes, les belligérants ont fait la course les uns contre les autres. Nous ne connaissons qu'une exception. Dans la guerre qui a duré de 1767 à 1774 entre la Porte et la Russie, cette dernière puissance n'a pas armé de corsaires dans la Méditerranée [1].

[1] Haulefeuille, *Nations neutres*, t. I, p. 336.

Il est aussi arrivé quelquefois que certaines nations ont manifesté l'intention de renoncer à ces moyens de guerre. On cite deux traités de commerce où les parties contractantes ont déclaré qu'elles ne délivreraient pas de lettres de marque, si la guerre venait à éclater entre elles. Le premier a été contracté, le 26 novembre 1675, entre le roi de Suède et les états généraux des Provinces-Unies. Quelque temps après la signature du traité, la guerre éclata entre les parties contractantes, et toutes deux, malgré le traité précédent, délivrèrent plus que jamais des lettres de marque. Lorsque, en 1679, elles firent la paix, elles furent obligées, dans le traité de paix, de reconnaître la violation de la convention de 1675, et de régler les dommages causés par leurs corsaires [1].

Le second traité est celui de 1785, conclu entre la Prusse et les Etats-Unis d'Amérique [2]. Nous ne savons si ce traité, dans le cas où la guerre eût éclaté entre ces deux puissances pendant sa durée, eût été mieux respecté que celui dont nous venons de parler. Mais nous devons dire que, lorsqu'il fut renouvelé en 1799, la clause par laquelle les puissances contractantes renonçaient à la course n'a pas été rappelée.

Quant à la France [3] et à l'Angleterre, elles n'ont jamais renoncé au droit d'armer des corsaires. Il n'existe aucun traité par lequel elles se soient liées sur ce point vis-à-vis des autres puissances. Au commencement de la guerre actuelle, dans leur déclaration des 28-29 mars 1854, elles ont

[1] Traité du 26 novembre 1675, art. 10 :
« Quemadmodum sacra regia majestas Sueciæ et celsitudo dominorum ordinum generalium fœderati Belgii inter sese, hoc ipso convenerunt et statuerunt, quod nemo respective subditorum vel incolarum earum armaturam navalem exercere audeat, quam vulgo *commissiewaerders* vocant, etc. » (Dumont, t. VII, p. 316.) — Traité de paix du 12 octobre 1679. Le premier des articles séparés règle la restitution des navires qui ont été pris dans la guerre; il dit, en parlant de la convention de 1675 : « Neque tamen ejus executio adeo exacte servari potuit, quin ab utraque parte ex necessitatis belliceæ ratione, aliquod damnum, per navium merciumque abductionem datum acceptumque esse potuit. » (Dumont, p. 432.)

[2] Art. 23. « .... Les deux puissances contractantes s'engagent à n'accorder aucune commission à des vaisseaux armés en course, qui les autorisât à prendre ou à détruire les vaisseaux marchands, ou à interrompre le commerce..... »

[3] La France, dans la guerre d'Espagne, en 1823, n'avait pas armé de corsaires.

annoncé que, pour le moment, elles ne délivreraient pas de lettres de marque. La supériorité de leur marine sur celle de la Russie leur permet de n'avoir pas besoin du concours de corsaires. Mais cette mesure, qui a un caractère tout temporaire, ne peut pas être considérée comme une renonciation au droit d'armer en course.

La délivrance des lettres de marque est donc un fait de guerre constamment usité. Les corsaires sont de véritables bâtiments de guerre montés par des volontaires auxquels le souverain, comme récompense, abandonne les prises qu'ils font, de la même manière qu'il distribue quelquefois aux troupes de terre une partie des contributions de guerre levées sur l'ennemi vaincu.

Une fois le droit de prise admis en principe, on ne peut donc contester la légitimité de la délivrance des lettres de marque par chaque gouvernement à ses sujets. Voici au surplus, à cet égard, l'opinion de Valin :

« Quelqu'ancienne et autorisée, dit-il, que soit cette manière de faire la guerre, il est néanmoins des prétendus philosophes qui la désapprouvent. Selon eux, ce n'est pas ainsi qu'il faut servir l'Etat et le prince; et le profit qui en peut revenir aux particuliers est illicite, ou du moins honteux. Mais ce n'est là qu'un langage des mauvais citoyens qui, sous le masque imposant d'une fausse sagesse et d'une conscience artificieusement délicate, cherchent à donner le change, en voilant le motif secret que cause leur indifférence pour le bien et l'avantage de l'Etat. Autant ceux-ci sont blâmables, autant méritent d'éloges ceux qui, généreusement, exposent leurs biens et leurs vies aux dangers de la course. » (*Commentaire sur l'ordonnance de* 1681, tit. IX, Proœmium.)

Toutefois, si, *en droit*, la délivrance des lettres de marque est un moyen légitime d'attaque et de défense, admis incontestablement par le droit des gens, on ne peut se dissimuler les inconvénients qui, *en fait*, résultent de l'emploi de tels instruments de guerre. Pour les guerres terrestres, comme pour les guerres maritimes, les *corps francs* et les *corsaires*

sont des auxiliaires difficiles à manier; malgré la plus grande surveillance, il est impossible d'empêcher le pillage et les déprédations. En effet, il faut que la guerre fasse vivre les hommes de guerre; et, à défaut de prises légitimes, il y a grand danger de voir les corsaires oublier la limite qui leur est imposée; souvent ils rançonnent sans motifs les neutres, les alliés, et même, sous de vains prétextes, ils pressurent les bâtiments de commerce de leur propre nation.

Les anciens corps francs du moyen âge s'appelaient *chenapans*, et aujourd'hui, dans notre langue, telle que l'a faite la civilisation, leur nom est devenu synonyme de brigands. Cela indique suffisamment quelles sont les traditions à l'égard de ces anciens corps francs. Quant aux corsaires, la façon dont ils ont usé en tout temps du droit de relâcher, moyennant *rançon*, ceux des bâtiments capturés par eux qu'ils ne conduisent pas dans les ports, pour faire juger de la validité des prises, a donné dans l'usage au mot *rançonner* un sens non moins significatif que celui qui est attaché à la dénomination des anciens corps francs.

Il est donc certain que le droit de prise demeure dans des limites bien plus équitables, quand il est exercé par les flottes des États belligérants eux-mêmes, que lorsqu'il est délégué à des armateurs.

D'ailleurs, lorsque les particuliers s'associent ainsi librement à la guerre, les hostilités tendent à reprendre le caractère barbare des guerres de l'antiquité, la guerre descend dans les masses, l'esprit de haine et de vengeance s'invétère dans les cœurs, et deux nations qui ont été longtemps engagées dans des luttes corps à corps, comme celles que se livrent les corsaires, sont longtemps ennemies. Les efforts des gouvernements les plus sages ont mille difficultés à vaincre pour effacer cet esprit d'hostilité qui s'est propagé et transmis de générations en générations. Les antipathies nationales qui ont une telle origine sont d'autant plus difficiles à vaincre, qu'elles se mêlent aux sentiments les plus nobles et les plus purs. L'amour de la patrie et la haine de

ses ennemis sont deux sentiments qui se confondent pour les hommes même éclairés, et à plus forte raison pour les masses; il est difficile de déraciner les sentiments traditionnels qui présentent une nation comme l'ennemi permanent de la nôtre.

Ajoutons enfin, comme le disait M. le vicomte Laisné à la Chambre des Pairs, dans la discussion de la loi sur la piraterie, que « armer des corsaires dans la guerre, c'est souvent préparer des pirates pour la paix. » Par ces diverses considérations, nous ne pouvons qu'applaudir à la résolution qu'ont fait connaître, dans leur déclaration des 28-29 mars 1854, les gouvernements de France et d'Angleterre de ne pas armer *pour le moment* de corsaires. Nous ne pouvons que former des vœux pour qu'ils persistent dans cette résolution généreuse et humaine.

SECTION III. — Applications diverses des principes du droit de prise.

De ce que le droit de prise est une émanation directe du droit de guerre, il suit qu'il n'y a possibilité d'exercer ce droit de prise contre les bâtiments d'une nation, qu'autant que le gouvernement du capteur a déclaré la guerre à l'Etat du capturé, et délivré l'ordre de courre sus contre les bâtiments de cette nation. C'est ce qu'a jugé le Conseil d'Etat dans l'espèce suivante :

CONSEIL D'ÉTAT. — 16 *mars* 1807.

Doit être annulée toute prise des navires appartenant à une puissance contre laquelle le gouvernement français n'a pas autorisé la course et qui sont neutres.

Le corsaire LA JOSÉPHINE *contre* L'ASSOMPTION.

Le sieur Constantini, armateur du corsaire *la Joséphine*, captura, le 20 vendémiaire an X, le navire ragusais *l'Assomption*; mais le Conseil des prises, par décision du 3 brumaire an XII, annula cette capture. C'est contre cette décision que s'est pourvu le sieur Constantini, qui prétendit que la capture étant faite dans un temps où la Sardaigne était en hostilité avec la France, et dans un moment où l'île de Corse était menacée de famine, avait dû sa conservation à la capture de *l'Assomption* dont le chargement était tout en blé. — Sur ce pourvoi est intervenu, au rapport de M. Portalis, le décret suivant :

« NAPOLÉON, etc., — Considérant que le recours du sieur Constantini n'est fondé que sur des allégations contraires à la teneur des communications officielles transmises au commissaire du gouvernement près notre Conseil impérial des prises, sur la nature des relations politiques qui ont existé entre la France et la Sardaigne, pendant les années IX et X, desquelles communications il résulte textuellement que durant lesdites années il n'a été pris, par le gouvernement français, aucune décision qui autorisât la course contre les bâtiments appartenant au roi de Sardaigne et aux habitants de cette île ;—Notre Conseil d'Etat entendu, — Nous avons décrété et décrétons ce qui suit :

« ART. 1er. Le recours du sieur Constantini contre la décision de notre Conseil impérial des prises, en date du 3 brumaire an XII, intervenue entre les propriétaires du corsaire *la Joséphine* et ceux du navire *l'Assomption*, est rejeté. »

C'est une conséquence également du caractère éminent de souveraineté du droit de prise, qu'au gouvernement seul appartient le droit de spécifier, en dehors des règles générales du droit des gens et des traités, les circonstances qui peuvent donner lieu à déclarer un bâtiment neutre de bonne prise.

C'est ce qu'a jugé le Conseil des prises, dans l'espèce suivante, que font suffisamment connaître les conclusions du commissaire du gouvernement.

CONSEIL DES PRISES. — 29 *fructidor an VIII.*

Est illégal l'arrêté d'un gouverneur de colonies, contraire aux traités et aux principes du droit maritime.

Le navire L'ULRIK-COCK *contre le* COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« Un arrêté de l'agent particulier du Directoire, dans la Guyane française, avait déclaré de bonne prise tout navire américain allant dans un port anglais ou en sortant, et même ceux qui, sans être expédiés pour un port anglais nominativement, le seraient pour une destination vague, telle que celle des Indes occidentales ou des îles. Un jugement du tribunal des arbitres, de Cayenne, appliqua cet arrêté à la cargaison du navire danois *l'Ulrik-Cock*, gérée pour compte américain par un subrécargue américain, et destinée pour l'île danoise de Saint-Thomas.

« Il serait aisé de démontrer tout ce qu'offrait d'illégal en lui-même l'arrêté de l'agent du Directoire, qui certes n'avait pas le droit de modifier à son gré les relations de deux peuples unis par des traités d'amitié et de commerce, et régis au surplus par les règles communes du droit maritime ; mais il ne sera pas plus difficile de faire voir que le jugement du tribunal de Cayenne ne fut qu'une application arbitraire d'une mesure qui ne l'était pas moins. »

Le commissaire du gouvernement démontre ensuite que, même en

supposant l'arrêté de l'agent du Directoire légal, il en avait été fait une fausse application. Il termine en disant :

« La restitution du produit légal de cette vente est un acte de justice rigoureuse, et c'est à quoi je conclus. »

Le Conseil fait pleine et entière mainlevée du navire danois *l'Ulrik-Cock*, mouillé au port de Cayenne, le 13 vendémiaire an VI.

Le gouvernement, maître absolu du mode d'exercer le droit de guerre, est maître par cela même de décider que tel navire, bien que dans des conditions apparentes qui le désignent comme ennemi, est cependant réellement un navire ami, en raison du but ami de son expédition, et que la capture qui en a été faite doit être annulée.

C'est ce qu'a jugé le Conseil des prises, dans l'espèce suivante, où il s'agissait de protéger l'apport de vivres à l'une de nos colonies.

CONSEIL DES PRISES. — 27 *fructidor an IX.*

Un navire qui, dans toute autre circonstance, serait de bonne prise, doit être laissé en liberté quand il apporte des vivres dans un port français où règne la disette.

L'ACTIVE *contre* LA MARIA.

Voici quelles ont été, dans cette affaire, les conclusions du commissaire du gouvernement :

« Si je ne consultais que les principes de la matière, je trouverais d'abord que le capitaine du navire est Anglais, et n'ayant été naturalisé Danois qu'en 1799, c'est-à-dire bien postérieurement à la déclaration de guerre, le navire devrait être déclaré de bonne prise, d'après l'article 9 du règlement de 1778, et d'après l'article 7 du même règlement, puisque, d'après cet article, la vente d'un navire de fabrique ennemie doit avoir précédé les hostilités.

« Mais je ne crois pas que dans l'hypothèse de la cause, il faille regarder à la qualité des personnes ni à la construction du bâtiment. C'est, selon moi, à la nature de l'action, je veux dire à l'objet du voyage, parce que c'est vraiment cette action qui détermine le caractère de l'homme, c'est-à-dire s'il est ami ou ennemi.

« Quoique nous soyons en guerre avec l'Angleterre, il n'en est pas moins certain que tous les Anglais ne sont pas nos ennemis et que tous les amis de la liberté le sont des Français.

« Il n'y a réellement d'ennemis que ceux qui nous nuisent ou veulent nous nuire. Ceux qui nous servent, de quelque nation qu'ils soient, n'en sont pas moins nos amis. C'est donc, non à leur nationalité, mais à leurs actions, qu'il faut regarder, pour être juste, parce que c'est le devoir de tous.

« Or, il est de fait constaté par un relevé des rapports du commandant de place, du 4 vendémiaire an VIII, que *la Maria* était, lors de la capture, sous la batterie basse du fort Fleur-d'Epée.

« Le navire était donc destiné pour l'île la Guadeloupe, puisqu'il entrait dans le port de la Liberté.

« Il est constaté par un certificat de l'ordonnateur de marine, du 7 vendémiaire au VII, légalisé par le citoyen Desfourneaux, agent du directoire exécutif, que M. Bautzen avait, dans un précédent voyage, offert à l'administration de la marine une fourniture de farine, et que la conclusion de ce marché en fut renvoyée à l'époque de l'expédition.

« Le chargement des farines était donc destiné pour la colonie.

« Ainsi l'homme et le navire, de quelque nation et de quelque construction qu'ils soient, qui portent des secours à des Français dans leur détresse, ne peuvent être considérés comme des ennemis, mais seulement comme des hommes, comme les amis de l'humanité, qui ont droit, non-seulement à la reconnaissance des secourus, mais encore à celle du gouvernement.

« Les Français ont, dans tous les temps, pratiqué ces grands principes. Je n'en citerai qu'un seul exemple, pour ne pas prolonger cette discussion. Des navires anglais étaient arrivés au Havre, chargés de vins, à une époque postérieure à la déclaration de guerre. Par la crainte des corsaires, ces navires n'osaient remettre à la voile ; étayés de l'administrateur de la marine, ils demandèrent au Conseil exécutif et obtinrent de lui un sauf-conduit nécessaire à leur navigation, par arrêté du 13 février 1793.

« Le Conseil exécutif ne jugea donc point la nationalité, mais l'action de ces Anglais, puisqu'il leur accorda la même faveur qu'aux Français.

« D'après un tel exemple, je me crois autorisé à conclure à la nullité de la prise, comme faite en violation du territoire, et à la restitution du navire et de la cargaison, ou du légitime prix et valeur d'iceux. »

Le Conseil, conformément à ces conclusions, a déclaré nulle la prise du navire danois *la Maria*.

L'exercice du droit de prise en temps de guerre fait le sujet de la plus grande partie de cet ouvrage. Pour ne pas scinder ce qui est relatif à la guerre, nous parlerons tout de suite de la piraterie, de la traite et des représailles.

CHAPITRE III.

DU DROIT DE PRISE EN TEMPS DE PAIX.

SECTION I. — De la piraterie.

§ 1er. *Des cas de piraterie. — Des peines contre la piraterie.*

Loi du 10 *avril* 1825. — Art. 1er. Navires naviguant sans papiers de bord ou avec double commission.

Art. 2. Participation des Français à la piraterie. — De la piraterie exercée contre des Français par des étrangers. — Du double pavillon.

Art. 3. Du Français qui, sans autorisation de l'Empereur, prend commission d'un souverain étranger. — Du Français, autorisé à prendre une commission étrangère, qui combat contre la France.

Art. 4. Du cas où l'équipage d'un navire s'en empare. — De la livraison d'un navire à des pirates ou à des ennemis.

Art. 5 à 9. Peines contre les infracteurs de la loi.

Code de commerce. Art. 216. Responsabilité des armateurs d'un navire employé à la piraterie.

Les bâtiments pirates sont de bonne prise. Dans quels cas un navire peut-il être considéré comme pirate? C'est ce que détermine la loi du 10 avril 1825, qui rentre, par conséquent, dans notre sujet, et dont nous commenterons les dispositions.

Loi du 10 *avril* 1825. — Art. 1er. Seront poursuivis et jugés comme pirates : 1° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer quelconque, armé et naviguant sans être ou avoir été muni, pour le voyage, de passeport, rôle d'équipage, commissions ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition; 2° tout commandant d'un navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou Etats différents.

Le § 1er de notre article est ainsi commenté par M. le baron Portal, ancien ministre de la marine, rapporteur de la loi à la Chambre des pairs :

« Le premier paragraphe du premier article exprime un fait qui a toujours été considéré comme un fait de piraterie.

« Toutes les lois anciennes sont d'accord sur ce point.

« Néanmoins, nous avons cru juste et nécessaire d'ajouter, après le mot *naviguant*, les mots : *sans être, ou sans avoir été muni, pour le voyage*, des actes qui devaient constater la légitimité de son expédition.

« Le premier doute qui s'est présenté était de savoir si le fait, tel qu'il est exprimé, était ou n'était pas susceptible d'explications ou d'excuses devant les tribunaux.

« Nous avons reconnu que si des explications et des excuses ne pouvaient être admises, la loi serait trop sévère, trop violente, et quelquefois pourrait être fort injuste. Que si, au contraire, des explications et des excuses devaient être admises, ainsi que cela ne saurait être contesté, il était naturel et sage que la loi nouvelle en exprimât les conditions, ou du moins en indiquât les moyens.

« Le manque de papiers est une présomption de piraterie, qui doit donner lieu à l'arrestation et au jugement du navire; mais ce n'est qu'une présomption, car les papiers peuvent avoir été perdus, car ils peuvent avoir été enlevés de vive force; et, si les pirates se multipliaient, ce dernier cas surtout pourrait se produire fort souvent. D'ailleurs, il faut reconnaître que, lorsque l'ordonnance de 1681 fut rédigée, les pirates avaient les habitudes et presque le caractère des anciens flibustiers. Se mettre en mer, mépriser toutes les règles, attaquer tous les pavillons, vaincre ou périr, voilà quelles étaient leurs doctrines et leurs mœurs.

« Les pirates modernes sont beaucoup plus avisés. Ils ont peut-être moins de courage, mais ils prennent certainement plus de précautions. Ce n'est plus la fureur de combattre qui les anime, c'est la fureur de s'enrichir. Et si un pirate s'expédiait aujourd'hui sans papiers, ce qui n'est pas probable, de quelque lieu qu'il vînt, son premier soin serait de prendre les papiers du premier bâtiment de commerce qui lui ressemblerait par le tonnage, et dont il lui serait facile d'imiter l'installation.

« Ainsi le pirate serait en règle, et le bâtiment de commerce serait compromis, car les bâtiments de commerce

sont quelquefois autorisés à avoir de l'artillerie à bord, à naviguer *armés*, à cause de certains parages plus fréquentés par les pirates, ou habités par des peuplades dangereuses.

« Le second paragraphe de l'article premier exprime aussi un fait et des circonstances qui caractérisent la piraterie.

« Point de difficulté, par conséquent, sur le fond.

« Quant à la rédaction, la Commission aurait désiré que les mots : *ou lettres de marque*, suivissent le mot : *commissions;* mais ce dernier mot est le mot générique, et il ne saurait être entendu différemment par les tribunaux, surtout au moyen de cette explication, que, par le mot *commissions*, nous entendons parler à la fois des commissions de guerre, des commissions de guerre et marchandises, et de lettres de marque, qui sont les trois espèces de commissions ou lettres connues à la mer.

« Une autre observation a été faite, et il ne serait pas possible, ce me semble, d'y pourvoir, et de rendre son insertion inutile dans l'article, par une simple explication dans le rapport. Cette observation a pour objet d'ajouter après le mot : *Puissances*, les mots : *ou Etats*. Les mots : puissances maritimes, pourraient paraître restrictifs, ou du moins pas aussi génériques que les mots : Etats maritimes. Les défenseurs s'en empareraient, et peut-être que les juges hésiteraient, surtout depuis la règle, établie en matière criminelle, de ne pas procéder par analogie, et de n'appliquer des peines, et surtout des peines aussi fortes, que lorsque les cas ont été prévus d'une manière directe et positive. »

Le savant rapporteur explique ensuite le sens légal du mot *commission*, dans le § 2 de l'art. 4.

« Quelques personnes, dit-il, ont paru confondre les papiers qui sont à bord des bâtiments de commerce, avec les commissions, les commissions de guerre, qui peuvent se trouver à bord de toute sorte de bâtiments armés. De courtes explications suffiront pour dissiper cette erreur.

« Les papiers qui sont à bord d'un bâtiment de commerce se composent :

« De l'acte de nationalité, du passeport, du rôle d'équipage, du certificat de visite, quelquefois d'un certificat de santé, et enfin des instructions que l'armateur donne ou peut donner à son capitaine.

« Pendant les temps de guerre, des papiers analogues, et délivrés par une puissance ou Etat neutre, existent aussi quelquefois à bord des bâtiments de commerce. Mais ces doubles papiers ne sont qu'une ruse innocente pour se garantir contre l'ennemi. Tandis que les *commissions*, les *commissions de guerre*, donnant le droit et la mission d'attaquer, de prendre, et de se livrer à tous les actes qui sont autorisés par la guerre, *il y a preuve*, lorsqu'un navire armé est trouvé avec de doubles et de triples commissions de ce genre, délivrées par deux ou plusieurs puissances ou Etats maritimes, que le capitaine ou commandant de ce navire ou bâtiment de mer a voulu joindre la perfidie à la force, et commettre ainsi la plus criminelle déloyauté. Or, c'est cette déloyauté et cette perfidie que nos anciennes lois signalent et punissent, et que nous avons toujours intérêt de caractériser et de punir, comme un fait de piraterie. »

Il résulte clairement des termes du rapport que nous venons de reproduire qu'en temps de guerre, de *doubles papiers de commerce*, accompagnant un armement destiné à *la défense*, et non à l'*attaque*, ne sont qu'une *ruse innocente*· et qu'on ne doit pas confondre ces doubles papiers de commerce avec de doubles *commissions de guerre, de guerre et marchandises*, ou avec de doubles *lettres de marque*, dont parle le § 2, sous le mot générique de *commissions*, et qui, si elles ne constituent pas la piraterie elle-même, prouvent nécessairement l'intention de s'y livrer.

Il faut enfin bien distinguer les deux cas prévus par notre article : dans le § 1er, l'*armement* joint à l'absence de pièces de commerce ou de commissions de guerre, prouvant l'une ou l'autre la légitimité de l'expédition, fait présumer la piraterie.

Dans le second paragraphe, les papiers de commerce ne sont plus considérés, et l'on ne s'occupe que des doubles

commissions de guerre; mais, dans les deux cas, il faut que le fait de l'*armement* soit constaté; c'est là un des éléments constitutifs de la présomption du crime de piraterie.

C'est ainsi que les trois décisions suivantes ont été rendues par application du § 1er de l'article ci-dessus rappelé.

CONSEIL D'ÉTAT. — 23 *novembre* 1847.

Est déclarée non valable la prise d'un navire brésilien capturé à la côte occidentale d'Afrique sous prévention de piraterie, l'instruction ne constatant pas que ledit navire fût armé, et le défaut de pièces de bord ne suffisant pas pour établir le fait de piraterie (1re espèce).

Sont déclarées, au contraire, valables les prises de deux autres navivires brésiliens, également capturés à la côte occidentale d'Afrique sous prévention de piraterie, lesdits navires étant armés et naviguant, l'un, sans être muni de papiers de bord constatant la légitimité de l'expédition (2e espèce); *et l'autre, avec un rôle d'équipage irrégulier, en ce qu'il ne contenait pas les noms de tous les hommes dont la présence a été constatée au moment de l'arrestation* (3e espèce).

Première espèce. — LE TRES CARAÇOES.

LOUIS-PHILIPPE, etc., — Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que le navire brésilieu *le Tres Caraçoës* fût armé, et que l'absence des pièces de bord ne suffit pas pour établir le fait de piraterie;

Art. 1er. Est déclarée non valable la prise du navire brésilien *le Tres Caraçoës*, capturé, le 20 août 1846, sur la côte occidentale de l'Afrique, par notre corvette *la Camille*.

Deuxième espèce. — LE SEMPAR.

LOUIS-PHILIPPE, etc., — Considérant qu'il résulte de l'instruction que le navire brésilien *le Sempar* était armé et qu'il naviguait sans être muni de papiers de bord constatant la légitimité de l'expédition durant laquelle il a été arrêté;

Art. 1er. Est déclarée valable la prise du navire brésilien *le Sempar*, faite par notre corvette à vapeur *l'Espadon*, le 22 mai 1846, sur la côte occidentale d'Afrique.

Troisième espèce. — LE TROVOADA.

LOUIS-PHILIPPE, etc., — Considérant qu'il résulte de l'instruction que le navire brésilien *le Trovoada* était armé, et qu'en outre le rôle d'équipage avec lequel il naviguait portait un nombre inférieur à celui des hommes dont la présence a été constatée au moment de l'arrestation, ce qui constitue, dans l'espèce, l'irrégularité dudit rôle;

Art. 1er. Est déclarée valable la prise du navire brésilien *le Trovoada*, faite par le brick aviso de l'Etat *le Papillon*, le 18 juin 1846, sur la côte occidentale de l'Afrique.

Loi du 10 *avril* 1825. — ART. 2. Seront poursuivis et jugés comme pirates : 1° tout individu faisant par-

tie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires français ou des navires d'une puissance avec laquelle la France ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires ; 2° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer étranger, lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières, commettrait lesdits actes envers des navires français, leurs équipages ou chargements; 3° le capitaine et les officiers de tout navire ou bâtiment de mer quelconque, qui aurait commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'Etat, dont il aurait commission.

Aux termes du premier paragraphe : « Quiconque fait partie d'un équipage français (disait M. le garde des sceaux dans l'exposé des motifs), qui commet à main armée des actes de déprédation ou de violence envers des navires français, se rend coupable d'un acte de piraterie proprement dite. Les principes du droit des gens exigeaient même que la garantie de la loi pénale s'étendît en faveur des navires des puissances avec lesquelles la France ne serait pas en état de guerre. Cette mesure, réclamée par l'intérêt bien entendu de notre commerce, ne peut manquer de déterminer, de la part des gouvernements étrangers, une juste et salutaire réciprocité. »

Ce paragraphe a été admis dans la Commission, dont le rapporteur a dit :

« Nous avions d'abord pensé qu'après avoir indiqué les individus faisant partie de l'équipage, il serait bon de parler des passagers; mais nous avons reconnu, en y réfléchissant, que ce serait engager dans les procédures des femmes, des enfants, peut-être victimes eux-mêmes des déprédations et des violences qui seront commises, ce qui aurait quelque chose d'odieux ; tandis que si, parmi les passagers, l'instruction signalait quelques hommes coupa-

bles, on serait assuré de les atteindre, soit parce qu'ils feraient partie de l'équipage, malgré la dissimulation frauduleuse de leur qualité, soit au moyen des poursuites en complicité. »

Le second paragraphe s'applique à tout bâtiment de guerre étranger qui, hors le cas de guerre, et sans être pourvu de lettres de marque, ou de commissions régulières, commettrait des hostilités envers des navires français; ce serait là une violation formelle des règles du droit des gens. Les hostilités ne sont permises qu'en cas de guerre; c'est aussi l'exception admise par ces mots : *Hors l'état de guerre*, qui comprennent mieux, et plus complétement, tous les cas de guerre maritime, que ceux d'abord employés par le projet, qui n'admettait d'exception que *hors le cas de guerre déclarée*.

Les deux premiers paragraphes de l'article 2 n'ont soulevé aucune discussion sérieuse.

Il n'en a pas été de même du troisième paragraphe, qui était primitivement rédigé dans les termes suivants :

3° Le capitaine et les officiers de tout navire ou bâtiment de mer *armé*, qui aurait commis des actes d'hostilité envers des Français, *des alliés ou des neutres*, sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont il aurait commission. »

Cette disposition était ainsi justifiée par M. le garde des sceaux :

« Le même article déclare *pirates* le capitaine et les officiers de tout bâtiment de mer armé, qui aurait commis des hostilités envers des Français, des alliés, ou des neutres, sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont il aurait commission. Cette disposition existait déjà dans nos anciennes lois maritimes [1]. Elle est indispensable, messieurs. Si la substitution d'un pavillon étranger au pavillon de la nation dont on fait partie est un acte indifférent en temps paix, et ne peut être qu'une ruse innocente en temps de guerre lorsqu'elle est employée pour se dérober à son en-

[1] Ordonnance de 1681, tit. IX, art 5

nemi [1], elle devient une violation odieuse des lois de la guerre et du droit des gens, lorsqu'on l'emploie pour persuader à l'équipage du bâtiment dont on a résolu de s'emparer qu'on appartient à une nation avec laquelle la sienne est en guerre, et pour couvrir ainsi d'une apparence de légitimité des hostilités qu'on n'avait pas le droit de commettre. »

Mais la Commission de la Chambre des pairs a fait une double observation. Elle a fait remarquer d'abord que, dans le cas prévu, ce n'est pas l'*armement* qui caractérise le crime, mais les *hostilités commises*, et que, par conséquent, le mot *armé* offrirait d'utiles exceptions au pirate qui, après avoir commis des *hostilités*, se voyant poursuivi, pourrait avoir le temps de jeter les armes à la mer avant d'avoir été amariné.

La seconde remarque était relative aux mots *des alliés* ou *des neutres*. La Commission pensait que c'était aller trop loin de protéger les *neutres*. « Il suffit, disait le rapporteur, de nous garantir, de garantir même, si l'on veut, nos alliés en temps de guerre, sans que, sous ce rapport du moins, nous ayons à nous mêler des affaires des *neutres*. »

En conséquence, la Commission proposait la rédaction suivante :

3° Le capitaine et les officiers de tout navire ou bâtiment de mer *quelconque*, qui aurait commis des actes d'hostilité *envers des Français ou des alliés*, sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont il aurait commission.

La première observation d'une vérité frappante a été admise sans conteste. Il n'en a pas été de même de la seconde observation. En effet, M. de Sèze a attaqué la suppression qui excluait les *neutres*.

« Le gouvernement, dans les sages combinaisons de sa prévoyance, avait embrassé pour la garantie contre les ac-

[1] Un exemple récent nous a été donné de l'emploi de cette ruse de guerre, quand *le Fury*, devant Sébastopol, avait pris le pavillon autrichien pour observer de plus près les abords de ce port de guerre ennemi. (Voy. plus bas tit. V, ch. 1er.)

tes d'hostilité des pirates sous pavillon étranger, non pas seulement les Français et leurs alliés, mais les *neutres*. La Commission, au contraire, en admettant cette garantie, en a retranché les neutres, sous le prétexte que nous pouvions bien nous mêler des affaires de nos alliés, mais que nous n'avions pas à nous mêler de celles des neutres.

« J'en demande pardon, messieurs, à mon noble ami le rapporteur de la Commission, dont les connaissances en matière de commerce ou de navigation sont si vastes et si sûres; son mot est sévère.

« Quoi! nous ferions des efforts pour garantir les bâtiments de nos alliés des actes d'hostilité que les pirates pourraient exercer contre eux, et nous n'en ferions pas pour garantir aussi les bâtiments neutres qui pourraient se trouver dans le même cas, et qui recourraient à nous? Nous pourrions leur dire que ce *ne sont pas nos affaires*. Mais nos affaires ne sont-elles pas de porter du secours à tous les malheurs? n'est-ce pas le caractère français? ne va-t-il pas au devant de tout ce qui souffre, et ne le soulage-t-il pas autant qu'il peut? »

L'orateur ajoutait :

« Quand Louis XIV voulut défendre aux commandants de ses vaisseaux et à ceux de ses sujets armés en course de tirer le coup appelé de *semonce* ou d'*assurance* sous un autre pavillon que le pavillon français, il déclara formellement, dans son ordonnance du 17 *mars* 1696, que c'était précisément pour empêcher que les vaisseaux des princes neutres ou de leurs sujets ne fussent induits en erreur par cette manœuvre, et exposés à s'engager dans des combats qui, sans elle, n'auraient pas eu lieu. Louis XIV avait donc à cœur de protéger les bâtiments neutres; cette protection appartenait à la dignité et à l'élévation de son caractère; et par quel motif ne les protégerions-nous pas nous-mêmes aujourd'hui? Je demande donc que le mot *neutres*, retranché par la Commission dans le § 3 de l'article 2 du projet de loi, y soit rétabli. »

Pour donner satisfaction à cette réclamation, faite au nom

de l'honneur français, le troisième paragraphe a été rédigé en termes absolus, de manière à l'appliquer, soit aux *neutres*, soit aux *alliés*.

Loi du 10 *avril* 1825. — Art. 3. Seront également poursuivis et jugés comme pirates : 1° tout Français ou naturalisé Français qui, sans l'autorisation du roi, prendrait commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de guerre armé en course; 2° tout Français ou naturalisé Français qui, ayant obtenu, même avec l'autorisation du roi, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires français, leurs équipages ou chargements.

Le § 1er de cet article remplace l'art. 3, tit. IX, liv. III, de l'ordonnance de marine de 1681. Cet article était ainsi conçu :

« Défendons à tous nos sujets de prendre commission d'aucuns princes pour armer des vaisseaux en *guerre*, et *courir* la mer sous leur bannière, si ce n'est par notre permission, à peine d'être traités comme pirates. »

[C'est la disposition formelle de l'article 3 de notre ordonnance, que l'on pourrait regarder comme superflue, au moyen de l'article 1er, si la peine de la contravention à ces défenses n'y était exprimée.

Il n'y a point ici d'exception à faire. Ces défenses s'étendent aux commissions qui seraient prises des princes amis, alliés ou confédérés, comme à celles des princes neutres. Elles regardent aussi le temps de paix comme le temps de guerre.

La raison est que c'est une sorte de désertion, avec engagement au service d'une puissance étrangère, que d'implorer sa protection pour courir la mer et combattre sous sa bannière, par préférence à celle de son souverain.

L'alliance du souverain avec le prince dont on prendrait des commissions ne saurait tenir lieu d'excuse, parce que

ce n'en est pas moins une puissance étrangère, et que notre ordonnance est trop précise pour admettre aucune distinction ou restriction.

Une pareille contravention mérite la peine due aux pirates, comme le décide ce même article 3, d'après l'article 4 de la déclaration du 1er février 1650, l'arrêt du Conseil du 26 août de la même année, et celui du 31 octobre 1662.

Or, la peine des pirates ou forbans est celle du dernier supplice, suivant l'opinion commune; parce que ce sont des ennemis déclarés de la société, des violateurs de la foi publique et du droit des gens, des voleurs publics à main armée et à force ouverte.

Par ces raisons, il est permis à quiconque de les arrêter pour leur faire subir la peine que mérite leur crime. Mais il n'est pas permis de même de les spolier, encore moins de les tuer, autrement que dans la chaleur du combat, et il faut nécessairement les déférer à la justice, *salva tamen magistratui loci jurisdictione criminali et instructione de modo persequendi piratas*, dit Loccenius, *De jure maritimo, lib.* II, *cap.* III, *n.* 1, *fol.* 141.

L'article 47 des jugements d'Oleron, en cas de naufrage d'un vaisseau pirate, permettait de les piller et spolier de leurs biens, ce que Cleirac s'efforce de justifier, de même que Peckius, Vinnius et Stracha; mais aujourd'hui, et par nos mœurs, le pillage n'est pas moins défendu à leur égard que par rapport à tous autres navigateurs.

1° Parce que tout navire naufragé est indistinctement mis sous la protection particulière et sauvegarde du roi (art. 1er du titre des *Naufrages*);

2° Parce qu'il n'appartient pas aux particuliers de décider si un navire exerce la piraterie ou non : ce serait entreprendre sur les droits de la justice;

3° Enfin, parce que si le vaisseau et les biens du pirate sont sujets à confiscation, ce ne peut être qu'au profit du roi, ou de M. l'amiral; au moyen de quoi, s'emparer des biens d'un pirate, ce serait donner atteinte à ce droit de confiscation.

C'est ce qui résulte, au reste, de la combinaison de cet article 1er du titre des *Naufrages*, avec l'article 18, aux termes desquels il n'appartient qu'aux officiers de l'amirauté *de s'assurer de ces mêmes vaisseaux et marchandises*, en cas de naufrage ou échouement des navires ennemis ou pirates.

Reste à savoir si, parce que notre ordonnance soumet à la peine due aux pirates ceux qui auront fait la course en vertu de commission d'un prince étranger, il y a lieu effectivement contre eux à la condamnation à mort. Il semble que cela doit dépendre des circonstances et des suites plus ou moins fâcheuses qu'aura eues la course.]

Notre article 3 n'a pas toutefois été admis sans avoir été soumis au plus sérieux examen. Voici en quels termes M. le baron Portal rend compte des motifs qui ont déterminé l'adoption de la Commission :

« La Commission a considéré que le fait prévu dans ce paragraphe était caractérisé de fait de piraterie par la déclaration de 1650 et par l'ordonnance de 1681 ; qu'ainsi des autorités fort imposantes, en matière de lois maritimes, étaient d'accord pour donner à ce fait un caractère criminel ; que telle est la législation sous laquelle nous vivons aujourd'hui ; que parmi les commentateurs, et il en est de fort estimés, aucun, du moins à notre connaissance, n'a élevé des doutes sur l'utilité de cette disposition ; et que, par conséquent, il y aurait eu quelque témérité, de notre part, à ne pas céder à un tel concours de lumières et d'autorités. La Commission a reconnu que le fait dont il s'agit est puni de la peine de mort par le règlement de 1650 et par l'ordonnance de 1681 ; que le projet présenté par le gouvernement proposait de le punir des travaux forcés à perpétuité ; et que le règlement de 1806 punit les militaires qui prennent du service à l'étranger sans autorisation : 1° de la perte du droit de succéder en France ; 2° de la perte des honneurs et titres dont ils auraient pu être revêtus ; 3° et enfin de tous les droits attachés à la qualité de citoyen français. Or, la Commission a cru concilier les intérêts de la société et les droits de l'humanité en proposant que le cas

prévu par le premier paragraphe de l'article 3 fût puni de la peine de la réclusion.

« D'un autre côté, il est digne de remarque que ce paragraphe, au lieu de se servir des mots génériques employés dans l'ordonnance de 1681 (art. 3, tit. IX, des *Prises*), se sert, au contraire, de mots restrictifs. En effet, l'ordonnance parle de *ceux* qui, sans permission, prendraient des commissions d'aucuns rois, princes ou États étrangers, *pour armer des vaisseaux en guerre*. Et le paragraphe que nous examinons parle de *ceux* qui, sans l'autorisation du roi, prendraient des commissions d'une puissance étrangère, pour *commander un navire ou bâtiment de mer armé en course*. La différence dans les termes est considérable et sera facilement appréciée. »

Si nous revenons sur les deux paragraphes de la loi, nous voyons que le premier ne s'applique qu'aux Français d'origine, ou naturalisés, qui s'enrôlent sous une bannière étrangère pour y commander un navire armé en course, tandis que l'ordonnance de 1681 s'appliquait à tout Français qui prenait part à un armement en course autorisé par un prince étranger.

La loi actuelle soulève deux difficultés :

1° Que nous faudrait-il décider si un Français, enrôlé sur un corsaire étranger en un grade quelconque, venait, par exemple, à être obligé, par suite de la mort du capitaine et des premiers officiers, à commander le corsaire ?

Comme il ne se serait pas engagé *pour commander* un navire étranger armé en course, nous estimons que notre article ne lui serait pas applicable.

2° Mais il se présente une autre question pour un cas diamétralement opposé. Supposez qu'un Français veuille, sans l'autorisation du chef du gouvernement, commander un corsaire armé sous pavillon étranger, et qu'il prenne la précaution de faire désigner, sur le rôle de l'équipage, un étranger comme capitaine *apparent*, tandis qu'il serait le *commandant réel* du corsaire, les peines de la piraterie seraient-elles encourues ?

Il est évident que cette fraude serait impuissante à éluder la loi, et que la loi serait appliquée dès qu'il serait établi en fait qu'il y a eu réellement prise de commission près d'une puissance étrangère, pour commander un navire ou bâtiment de mer armé en course.

A côté de la disposition spéciale de notre article se trouvent les lois générales : savoir, l'art. 21 du Code civil et les décrets du 6 avril 1809 et du 26 août 1811, ainsi que l'avis du Conseil d'État du 21 janvier 1812.

En vertu de ces dispositions, la perte de la qualité de Français est infligée à celui qui prend du service militaire chez une puissance étrangère ; les militaires perdent leurs grades, honneurs et prérogatives. Or, il a été entendu, lors de la discussion de la loi, qu'il n'y avait pas lieu de cumuler les peines spéciales avec les peines générales. Il en existe deux raisons :

1° *Prendre du service militaire chez l'étranger, ou prendre commission d'une puissance étrangère pour commander un bâtiment de mer armé en course*, sont deux faits qui ont une certaine analogie, il est vrai, mais qui ne sont pas identiques ; donc, étant prévus et régis par des lois différentes, ils suivent chacun la pénalité qui leur est infligée ;

2° Il est de principe absolu, en matière pénale, qu'une peine ne s'ajoute à une autre peine que lorsque le législateur l'a expressément ordonné ; or, ici, la loi est muette : donc le cumul des peines ne peut avoir lieu.

Loi du 10 *avril* 1825.—Art. 4. Seront encore poursuivis et jugés comme pirates : 1° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, qui, par fraude ou violence envers le capitaine ou commandant, s'emparerait dudit bâtiment ; 2° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français, qui le livrerait à des pirates ou à l'ennemi.

Le § 2 est pour les bâtiments de commerce ce qu'est pour les bâtiments de l'État l'art. 77 du Code pénal, qui punit

de mort « quiconque aura pratiqué des manœuvres ou entretenu des intelligences avec les ennemis de l'État, à l'effet . . . de leur livrer des vaisseaux ou bâtiments appartenant à la France. »

La disposition de cet article n'est pas nouvelle ; l'ordonnance de la marine de 1681, liv. II, tit. Ier, art. 36, contenait la disposition suivante :

« Le maître qui sera convaincu d'avoir livré son navire aux ennemis . . . sera puni du dernier supplice. »

[Un capitaine ou maître sera convaincu d'avoir livré son navire à l'ennemi s'il est prouvé, non-seulement qu'il ait conduit dans un port, ou trop près des gardes-côtes ou corsaires du pays ennemi, sans être moralement en état de résister, mais encore s'il y a preuve qu'il n'a pas fait tout ce qui dépendait de lui pour éviter un vaisseau ennemi avec lequel il n'était pas en état de se mesurer. Il en sera de même si, n'ayant pu absolument empêcher le navire ennemi d'atteindre, il s'est rendu sans combat; car la lâcheté ne peut aller jusque-là, et la présomption est *juris et de jure* qu'il y a de la trahison et de la perfidie (Casaregis, disc. 23, n. 75; Stracha, *De nautis*, partie 3e, n° 50; *Jus hanseaticum*, tit. III, art. 12; apud Kuricke, fol. 650 et 651).

A la vérité, on n'exige pas de lui qu'il rende un combat tel que l'ordonnance de 1689, liv. IV, tit. XII, art. 36, en impose l'obligation aux capitaines des vaisseaux du roi, d'après le règlement du 14 juillet 1675; mais aussi, autre chose est de se rendre sans coup férir, pour ainsi parler. Encore une fois, une telle lâcheté n'est pas concevable sans perfidie.

Malgré cela, néanmoins, il serait difficile de se déterminer de condamner à mort un maître de navire qui, sans autre indice d'un dessein formé de livrer son vaisseau à l'ennemi, se serait lâchement rendu sans aucun combat, à moins que les forces ne fussent à peu près égales, et qu'il ne se fût rendu malgré son équipage résolu de se défendre.]

S'il s'agissait de l'application du deuxième paragraphe de l'art. 4 dont nous occupons, l'abandon de l'escorte par le

capitaine d'un navire convoyé ne pourrait être qu'un indice qui viendrait s'ajouter à d'autres faits de tradition à l'ennemi, pour constituer le crime de piraterie tel qu'il est défini.

Le maître ou capitaine qui, après s'être mis sous l'escorte d'un vaisseau de l'Etat, s'en serait séparé sans cause légitime, ne serait pas pour cela seul censé avoir livré son navire à l'ennemi. Cependant, parce que c'est de sa part une grande imprudence jointe à un défaut de subordination, une ordonnance du 14 mai 1745 le condamnait à 1000 livres d'amende, à un an de prison, et à l'incapacité de commander à l'avenir aucun bâtiment de mer, le tout sans distinguer si la séparation de l'escorte avait été suivie ou non de la prise du navire.

[Mais, dans les autres cas marqués ci-dessus, la trahison étant manifeste, la peine de mort doit s'ensuivre; non qu'un tel capitaine ou maître de navire doive être comparé à un gouverneur de place qui la livrerait aux ennemis: ce serait confondre les idées. Si donc il est punissable du dernier supplice, ce n'est pas précisément comme traître à son roi et à l'Etat pour avoir fortifié les ennemis de sa patrie, car de quel secours peut leur être son navire? mais pour avoir criminellement fait perdre un bien considérable à ceux qui lui en avaient confié la garde, la direction et la défense; en un mot, pour s'être rendu coupable d'un crime d'autant plus énorme qu'il l'a commis en qualité d'homme public. Le crime sera encore plus grand, à la vérité, si, par là, les gens de son équipage ont été faits prisonniers de guerre; mais le corps principal du délit sera toujours d'avoir violé la foi publique, en transportant frauduleusement à autrui un bien dont il n'était que le dépositaire.]

Loi du 10 *avril* 1825. — Art. 5. Dans le cas prévu par le § 1er de l'art. 1er de la présente loi, les pirates seront punis, savoir: les commandants, chefs et officiers, de la peine des travaux forcés à perpétuité, et les autres hommes de l'équipage à celle des travaux forcés à temps. Tout individu coupable du crime spécifié dans

le § 2 du même article sera puni de la peine des travaux forcés à perpétuité.

Lors de la discussion, le § 1er de cet article a donné lieu à une observation. On a demandé quelle serait la condition des simples matelots qui auraient fait partie de l'équipage d'un bâtiment de mer quelconque armé, et naviguant sans être ou avoir été muni de papiers de bord justifiant la légitimité de l'expédition.

Le garde des sceaux et le commissaire du roi ont répondu que, pour appliquer une peine aux matelots, il faudrait établir contre eux qu'ils avaient connu le défaut de papiers.

Loi du 10 *avril* 1825. — Art. 6. Dans les cas prévus par les §§ 1er et 2 de l'art. 2e, s'il a été commis des déprédations et violences sans homicide ni blessures, les commandants, chefs et officiers, seront punis de mort, et les autres hommes de l'équipage seront punis des travaux forcés à perpétuité. — Et si ces déprédations ou violences ont été précédées, accompagnées ou suivies d'homicide ou de blessures, la peine de mort sera indistinctement prononcée contre les officiers et les autres hommes de l'équipage. Le crime spécifié dans le § 3 du même article sera puni des travaux forcés à perpétuité.

Loi du 10 *avril* 1825. — Art. 7. La peine du crime prévu par le § 1er de l'art. 3 sera celle de la réclusion. Quiconque aura été déclaré coupable du crime prévu par le § 2 du même article sera puni de mort.

Loi du 10 *avril* 1825. — Art. 8. Dans le cas prévu par le § 1er de l'art. 4, la peine sera celle de mort contre les chefs et contre les officiers, et celle des travaux forcés à perpétuité contre les autres hommes de l'équipage. — Et si le fait a été précédé, accompagné ou suivi d'homicide ou de blessures, la peine de mort sera indistinctement prononcée contre tous les hommes de l'équipage. — Le crime prévu par le § 2 du même article sera puni de la peine de mort.

Loi du 10 *avril* 1825. — Art. 9. Les complices des crimes spécifiés dans le § 2 de l'art. 1er, le § 3 de l'article 2, le § 2 de l'art. 3, et le § 2 de l'art. 4, seront punis des mêmes peines que les auteurs principaux desdits crimes. — Les complices de tous autres crimes prévus par la présente loi seront punis des mêmes peines que les hommes de l'équipage. — Le tout suivant les règles déterminées par les articles 59, 60, 61, 62 et 63 du Code pénal, et sans préjudice, le cas échéant, de l'application des art. 265, 266, 267 et 268 dudit Code.

Cet article, relatif à la complicité, a pour but d'appliquer au crime de piraterie les règles du Code pénal ordinaire; mais cette complicité n'est admise que dans certains cas prévus et définis par les articles précédents, et auxquels se réfère notre article. On avait d'abord songé à y ajouter le cas de la prise de commission d'une puissance étrangère, sans autorisation du chef du gouvernement, pour commander un bâtiment de mer armé en course; mais on a jugé que c'était là un fait purement personnel à celui qui devient capitaine d'un corsaire.

On avait demandé que l'on écartât la complicité du crime de piraterie commis par le capitaine du bâtiment armé et porteur de doubles commissions; mais le garde des sceaux a fait remarquer que, de même que les hommes de l'équipage qui connaissent cette possession de doubles papiers sont complices, les armateurs qui auraient fourni au capitaine ses doubles papiers de bord seraient aussi ses complices.

Voyez les art. 59, 60, 61, 62 et 63 du Code pénal sur la complicité, et les art. 265, 266, 267 et 268 du même Code sur les associations de malfaiteurs.

Code de commerce, art. 216. — Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition.

Un principe de droit commun applicable à tous les crimes et délits, c'est que celui qui en a souffert peut demander la

réparation civile du préjudice qu'il a éprouvé. Les propriétaires d'un navire pris par des pirates peuvent-ils, lorsque le pirate est arrêté, réclamer contre lui des dommages-intérêts ? Evidemment oui. Peuvent-ils diriger leur action contre les armateurs du navire pirate? Il faut distinguer si les armateurs savaient que le navire devait se livrer à la piraterie, et s'ils y ont donné les mains ; alors, comme ils sont complices des faits de piraterie, puisqu'ils en ont facilité la perpétration, il n'y a pas de doute qu'ils ne soient civilement responsables des dommages causés. Si, au contraire, les faits de piraterie ont eu lieu sans leur participation, ils ne doivent pas en supporter la responsabilité. Il est vrai qu'aux termes de l'art. 1384 du Code Napoléon, les commettants sont responsables des dommages causés par leurs préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés. Le capitaine et l'équipage d'un navire sont bien les préposés des armateurs ; cependant l'art. 1384 n'est pas applicable ici. Un exemple, emprunté à une espèce qui a quelque analogie, va le faire comprendre : un cocher, par impéritie, renverse un passant et le tue : son maître est responsable, au regard de l'action civile. Un cocher aperçoit une personne contre laquelle il nourrit un profond ressentiment : il pousse ses chevaux sur elle et la renverse, avec l'intention de la tuer, s'il est possible : le maître n'est pas responsable. De même, des armateurs confient un navire à un capitaine qui n'est pas muni des diplômes voulus par la loi ; le capitaine, par impéritie, perd le navire : les armateurs sont responsables vis-à-vis des passagers et des chargeurs. Mais s'ils ont choisi un capitaine habile qui, après son départ, malgré les instructions qui lui ont été données, se sert du navire pour exercer la piraterie, leur responsabilité cesse. D'ailleurs, notre art. 216 a pris soin de limiter cette responsabilité des armateurs. Il ne rend les propriétaires de navire civilement responsables des faits des capitaines que pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. Or, le fait de se livrer à la piraterie est un fait d'une nature toute particulière, qui ne rentre pas dans les prévisions de l'art. 216. Et d'ailleurs, ce

qui prouve bien que les armateurs des navires de commerce ne doivent pas être responsables de la piraterie exercée par le capitaine, c'est que l'art. 217 du Code de commerce ne rend pas les armateurs de corsaires responsables indéfiniment des actes de piraterie commis par les équipages des bâtiments armés en course ; ils ne sont responsables que jusqu'à concurrence de leur cautionnement. Les armateurs de corsaires savent qu'il est possible que leurs hommes commettent à la mer quelques déprédations ; ils calculent sur cette chance à laquelle ils sont exposés, et ils prélèvent leurs bénéfices en conséquence. Les armateurs des navires de commerce ne prévoient rien de semblable, et l'on voudrait qu'ils fussent obligés plus rigoureusement que les armateurs de corsaires ! Cela n'est pas possible. Pour nous, il ressort clairement des art. 216 et 217 du Code de commerce que les armateurs d'un navire de commerce détourné par le capitaine de sa destination, et employé à la piraterie, ne sont pas civilement responsables des actes de ce capitaine. S'il y a eu légèreté, de leur part, à choisir pour capitaine un homme dont la moralité n'était pas sûre, puisqu'il s'est fait pirate, ils sont déjà bien assez punis par la perte de leur navire, qui est exposé à être déclaré de bonne prise comme navire pirate. Il serait trop dur de les déclarer responsables vis-à-vis de tous ceux qui ont souffert des actes de piraterie commis par le capitaine et l'équipage de leur bâtiment.

§ 2. *Des prises et reprises faites sur les pirates.*

Arrêté du 2 prairial an XI, art. 51, 52. — Loi du 10 avril, art. 10. — Des prises faites sur les pirates.

2 *prairial an XI.* — Art. 51. Seront de bonne prise tous bâtiments commandés par des pirates, forbans ou autres gens courant la mer sans commission spéciale d'aucune puissance.

Art. 52. Tout bâtiment combattant sous autre pavillon que celui de l'Etat dont il a commission, ou ayant commission de deux puissances différentes, sera aussi de bonne prise ; et, s'il est armé en guerre, les

capitaines et officiers seront punis comme pirates.

Loi du 10 *avril* 1825. — Art. 10. Le produit de la vente des navires et bâtiments de mer capturés pour cause de piraterie sera réparti conformément aux lois et règlements sur les prises maritimes. Lorsque la prise aura été faite par des navires du commerce, ces navires et leurs équipages seront, quant à l'attribution et à la répartition du produit, assimilés à des bâtiments pourvus de lettres de marque et à leurs équipages.

M. le baron Portal a dit, à la Chambre des pairs : « Cet article (10 de la loi de 1825) entend affecter aux navires capteurs, non-seulement le produit des navires capturés, mais aussi le produit de leurs chargements et de tout ce qui se trouvera à bord, sans préjudice toutefois des réclamations que les propriétaires pourraient élever en temps utile. » Le délai pour faire ces sortes de réclamations est d'un an et jour (art. 56 de l'arrêté du 2 prairial an XI). Or, parmi les réclamants, devraient figurer, en première ligne, d'après ce qu'a dit M. Pardessus, rapporteur de la même loi à la Chambre des députés, les armateurs contre la volonté desquels le capitaine aurait commis des actes de piraterie. Alors la prise du navire pirate ne serait pas déclarée valable, et les capteurs n'auraient droit qu'à une rétribution du tiers de la valeur du bâtiment capturé, comme en cas de recousse. Ce point, malgré l'autorité du savant rapporteur, peut faire difficulté, car on peut opposer aux armateurs leur imprudence d'avoir choisi un capitaine capable de se livrer à la piraterie. M. Pardessus cite, à l'appui de son opinion, une ordonnance de 1718. Mais cette ordonnance ne statue, évidemment, que pour les navires et les cargaisons qui ont été capturés par les pirates : elle ne statue pas pour le navire sur lequel les pirates sont montés et qu'ils ont ravi à ses propriétaires, en le détournant de sa destination commerciale pour l'employer à la piraterie. L'ordonnance n'a pas prévu ce cas, elle ne s'est occupée que des navires dont les pirates sont trouvés en possession et qui n'étaient pas montés par les pirates. En effet,

après avoir déclaré de bonne prise tous les vaisseaux et bâtiments de mer que ses sujets pourraient prendre sur les forbans, ensemble leurs chargements, à telles sommes qu'ils puissent monter, le roi ordonne qu'il sera fait exception néanmoins « pour les navires et effets *repris* sur lesdits forbans qui se trouveront en nature lors de ladite prise, et qui seront vérifiés appartenir à ses sujets ou à ses alliés ; qui leur seront restitués, pourvu qu'ils soient réclamés dans l'an et jour, en payant le tiers de la valeur desdits navires et effets, pour tenir lieu des frais de reconsse. »

Tel est le texte de l'ordonnance du 5 septembre 1718. Or, cette disposition, applicable aux bâtiments de mer et effets *pris* par les pirates, et *repris sur eux*, ne semble pas, *de plano*, devoir être appliquée aux armateurs dont le choix imprudent a confié un bâtiment de mer à un capitaine d'une moralité telle qu'il ait pu devenir pirate.

Que le bénéfice de l'ordonnance de 1718 soit accordé aux chargeurs dont la cargaison court risque d'être confisquée, nous le comprenons; en effet, sur la recommandation du choix d'armateurs qu'ils jugent prudents et sages, les chargeurs ont confié à un bâtiment, appartenant à des armateurs de bonne renommée, une cargaison importante. Par abus de confiance, le capitaine expose cette cargaison à être déclarée de bonne prise, la condition des chargeurs est aussi favorable que si les effets confiés au pirate eussent été pris par lui sur un autre bâtiment de commerce. Mais les armateurs qui ont préposé au commandement de leur navire un capitaine qui devient pirate, ceux-là sont imprudents au premier chef, et ils ne méritent aucunement qu'on étende en leur faveur le texte de l'ordonnance précitée de 1718. Car il est évident qu'il s'agit d'une extension, puisque l'ordonnance ne parle que des bâtiments *repris;* or, le bâtiment dont il s'agit, bien que détourné de sa destination, n'a pas été réellement *pris* d'abord par les pirates, et *repris* ensuite sur eux. Donc, l'ordonnance de 1718 ne lui est pas applicable.

Nous avons parlé de l'ordonnance de 1718, parce que

M. Pardessus, qui professe une opinion contraire à la nôtre, s'appuyait sur cette ordonnance; mais la loi actuellement en vigueur, sur les reprises faites sur les pirates, est l'article 56 de l'arrêté de prairial. Du reste, la discussion soulevée sur l'ordonnance de 1718 se représente sur l'art. 56, qui est conçu en termes presque identiques; tout ce que nous venons de dire s'applique donc à l'art. 56 de l'arrêté de prairial, aussi bien qu'à l'ordonnance de 1718.

Quant à la disposition qui assimile les bâtiments de commerce aux corsaires pourvus de lettres de marque, elle est justifiée en ces termes par le rapport de M. le garde des sceaux : « Si la prise a été faite par un bâtiment de commerce, il est juste d'assimiler ce bâtiment, quant à la répartition du produit de la prise, à un navire pourvu de lettres de marque, et d'intéresser le commerce à la police des mers, en récompensant un acte de résistance et de courage utile à la société. »

C'est, du reste, l'application à la piraterie de ce qui avait été établi déjà par l'art. 34 de l'arrêté de prairial, qui avait attribué aux navires de commerce les prises par eux faites sur l'ennemi, dans le cas de légitime défense. Dans ces circonstances, l'art. 34 assimile le navire de commerce qui capture le croiseur ennemi qui l'a attaqué à un croiseur français, et lui attribue la totalité de la prise. La seule différence qu'il y ait entre l'art. 10 de la loi de 1825 et l'art. 34 de l'arrêté de prairial, c'est que ce dernier exige que le navire du commerce ait été attaqué le premier pour que la prise puisse lui être adjugée, tandis que l'art. 10 de la loi de 1825 est général, et s'applique aussi bien au cas où le navire de commerce attaque le pirate qu'à celui où il est attaqué.

CONSEIL D'ÉTAT. — 1er *février* 1844.

Lorsque les hommes d'un bâtiment étranger, arrêté sous prévention de piraterie et de traite des noirs, sont livrés à leur nation pour être jugés à ce double point de vue et qu'ils sont acquittés, cette circonstance n'empêche pas que la juridiction française examine et prononce la validité de la prise, malgré le jugement étranger (jugé implicitement).

Doit être réputé armé le bâtiment qui a à bord deux pièces de canon et quatorze fusils non inscrits sur les papiers de bord; et est réputé naviguer sans papier de bord constatant la légitimité de son expédition, le bâtiment qui, expédié pour un pays, est ensuite dirigé volontairement sur un autre, avec grand nombre d'hommes non inscrits à bord, tandis que d'autres, inscrits, manquaient à bord.
En conséquence, ce bâtiment doit être déclaré de bonne prise.

LA MARIA-ANNETTA *contre* LA BLONDE.

La Maria-Annetta, expédiée de Gênes le 4 août 1841, avec un rôle d'équipage comprenant seize personnes, toucha d'abord Marseille, se rendit à Barcelone, où son rôle d'équipage fut visé pour Bombay. Or, à Barcelone, ce bâtiment déposa plusieurs hommes de l'équipage sans faire rayer leurs noms du rôle, et il en prit vingt-deux de plus que ceux qu'il devait avoir, et sans qu'ils fussent portés au rôle de l'équipage. Cet enrôlement avait été fait dans le but de faire la traite des noirs, et le navire se dirigea vers Mozambique. Des actes de déprédation furent commis par lui dans la petite île de Zambourou, non loin de Mayotte; mais le voisinage des embarcations de la corvette française *la Blonde* fit bientôt cesser ces actes de piraterie. C'est dans ces circonstances que deux Français, embarqués irrégulièrement sur *la Maria-Annetta*, se présentèrent au capitaine Trebouart, commandant *la Blonde*, implorant sa protection, et déclarant qu'ils avaient affaire à des pirates et qu'ils ne voulaient pas continuer le métier de négriers.

Ces dénonciations provoquèrent la visite de *la Maria-Annetta*, où le capitaine, le sieur Magnone, se plaignit d'avoir été consigné par son subrécargue, Ramon Tizon, qui s'était emparé du bâtiment pour se livrer à la traite. Dès lors, *la Maria-Annetta* fut capturée et conduite à Bourbon, où la prise fut examinée par la commission coloniale, qui déclara qu'il n'y avait pas piraterie constante; mais que la traite des noirs était, au contraire, flagrante, et que si la visite avait été faite hors des zones déterminées par les traités, elle avait été provoquée par la dénonciation de piraterie; au surplus, la commission coloniale se déclarait incompétente sur le chef de la traite.

Dans ces circonstances, les hommes de l'équipage furent renvoyés au gouvernement sarde, et il fut reconnu par ce gouvernement que la *Maria-Annetta*, n'ayant pas été arrêtée dans les zones du droit de visite, ne pouvait être recherchée du chef de la traite, but réel du voyage; enfin, après instruction criminelle suivie devant le Conseil d'amirauté de Gênes, tous les hommes de l'équipage furent relaxés de l'accusation de piraterie.

Le Conseil avait reconnu que le but de l'armement était la traite des noirs; que l'armement de ce navire n'était pas celui d'un pirate, cet armement consistant en deux petits canons en mauvais état, et vingt-quatre fusils; que le navire était à peu près sans munitions; que si les armes existant à bord n'avaient pas été mentionnées sur les papiers de bord, c'était là simplement une contravention à des règlements spéciaux; que la force de l'équipage, beaucoup supérieure à celle du tonnage du navire, s'expliquait naturellement par le but de l'expédition, qui était la traite; qu'enfin on expliquait de la même manière l'existence à bord de quatre pavillons, dont deux avaient été successivement arborés.

Le ministre de la marine française, sans s'arrêter à ces considéra-

tions ni au jugement de l'amirauté de Gênes, a soutenu que *la Maria-Annetta* se trouvait dans le cas prévu par le § 1er de l'art. 1er de la loi du 10 avril 1825, *la Maria-Annetta* étant à la fois armée et dépourvue de papiers légitimant son expédition.

A la négation de l'armement qui avait été faite par le Conseil de l'amirauté de Gênes, M. le ministre répondait que deux pièces de canon, des espingoles, vingt-quatre fusils, quand il y a pour les servir un équipage nombreux composé d'individus étrangers au pavillon dont le bâtiment s'est masqué, composent un armement plus que suffisant pour se livrer à la piraterie...

« Il y avait à bord, ajoutait M. le ministre, quatre pavillons différents, leur existence et l'usage qui en a été fait ne peuvent avoir eu lieu que dans un but coupable. — On avoue que les irrégularités que présentent les papiers de bord sont de nature à faire peuser que le navire avait une autre destination que la destination annoncée. Cela suffit pour les invalider, et, dès lors, ils ne constatent plus la légitimité de l'expédition, dans le sens prévu par la loi ; ce ne sont plus que des pièces surprises aux autorités, sous une apparence plausible, mais dans un but illicite et secret qu'elles ne pouvaient soupçonner.

« Que les actes accomplis n'aient pas eu de conséquences très-graves, que les faits n'aient pas eu le temps de se développer, de se multiplier au gré de criminelles intentions, cela est possible ; mais ils n'en suffisent pas moins pour manifester clairement le but et le caractère de l'entreprise, pour faire apprécier quels actes auraient infailliblement succédé aux premiers, si leurs auteurs n'eussent été arrêtés par la vigilante et sage résolution du capitaine de la corvette *la Blonde*. »

Sur les conclusions si précises du ministre de la marine, le Conseil d'État a déclaré la prise valable.

« LOUIS-PHILIPPE, etc... — Vu toutes les pièces et notes diplomatiques jointes à la lettre (du ministre des affaires étrangères), et notamment : 1° les pièces d'une instruction criminelle, subie devant le Conseil d'amirauté de Gênes, par le sieur Magnone, capitaine, et trois marins sardes, ayant fait partie de l'équipage du navire capturé, et de laquelle il résulte que lesdits capitaine et marins, antérieurement livrés à leurs juges nationaux, ont été mis en liberté par décision de ces juges ; 2° un mémoire de l'avocat général fiscal de S. M. sarde près ledit Conseil d'amirauté, en ce qui concerne les faits de piraterie reprochés à l'équipage du navire capturé ;... vu l'arrêté du gouvernement du 2 prairial an XI, art. 51 ; vu les ordonnances royales des 23 août 1815, art. 13, et 11 septembre 1839, art. 17 ; vu la loi du 10 avril 1825, art. 1er, 16 et 21 ;

« Considérant qu'il résulte des pièces ci-dessus visées que le navire *la Maria-Annetta* était armé, et qu'il naviguait sans être muni de papiers de bord constatant la légitimité de l'expédition durant laquelle il a été arrêté :

« ART. 1er. La prise du navire *la Maria-Annetta*, faite le 30 janvier 1842 par notre corvette *la Blonde*, capitaine Trehouart, dans les eaux de l'île Mayotte, canal Mozambique, est déclarée valable. »

2 *prairial an XI*. — ART. 56. Les navires et effets des Français ou alliés, repris sur les pirates, et réclamés dans l'an et jour de la déclaration qui en aura été faite, seront rendus aux propriétaires, en payant le tiers de

la valeur du navire et des marchandises, pour frais de recousse.

[Par la raison que les pirates n'ont pas de titres pour acquérir, l'art. 10 de l'ordonnance de la marine décide expressément que les navires et effets par eux pris, et repris sur eux, peuvent être réclamés dans l'an et jour, par les propriétaires, en payant seulement le tiers de la valeur du tout pour frais de recousse.

Le contraire avait été jugé par arrêt du Parlement de Paris, du 22 avril 1624, contre les conclusions de M. l'avocat général Servin; c'est-à-dire que cet arrêt, qui est rapporté dans la Bibliothèque de Bouchel, v° *Recousse*, avait jugé que ce qui avait été repris sur les pirates algériens n'était pas sujet à réclamation. Et cette décision, Barbeyrac, sur Grotius, liv. VI, chap. IX, § 17, entreprend de la justifier contre Loccenius, qui la soutient irrégulière et injuste.

Effectivement, sans la disposition de notre ordonnance, il y aurait lieu de douter; car, si d'un côté il est vrai, dans les principes du droit, que les pirates ne peuvent pas acquérir, ce qui a fait dire à Loccenius, *De jure maritimo*, liv. II, chap. IV, n° 4 : *Ea quæ piratæ nobis eripuerunt non opus habent postliminio, quia jus gentium illis non concedit ut jus dominii mutare possint.* Arg. leg. 24 et 27 ff., *De captivis;* la politique et l'intérêt public persuadent, d'un autre côté, qu'il est juste d'abandonner aux armateurs tout ce qu'ils peuvent enlever aux pirates.

Aussi était-ce autrefois l'usage observé en Espagne et chez les Vénitiens, suivant le même Grotius, *ibid.*, § 17; et la note ajoute qu'il en est de même en Hollande. On y juge que les vaisseaux repris sur les pirates appartiennent en entier à ceux qui en ont fait la recousse; et cela, est-il dit, afin d'animer les armateurs à courir sur les pirates et à braver le péril, sur l'assurance qu'ils ont de conserver tout ce qu'ils prendront sur eux.

Ce point avait donc besoin d'une décision précise. Celle de notre ordonnance, renouvelée par une autre ordonnance

du 5 septembre 1718, est constamment la plus régulière, si elle n'est pas la plus conforme à la politique. Au surplus, elle fait plus d'honneur à la nation, puisqu'elle suppose dans les Français une ardeur à courir sur les pirates, excitée plutôt par l'amour de la gloire et du bien public que par l'intérêt et l'attrait du gain.

A ce compte, il importe peu que la reprise sur les pirates ait été faite avant ou après les vingt-quatre heures; la réclamation est également ouverte en faveur du propriétaire, et cela durant tout l'an et jour qui suivront la déclaration qui en aura été faite au greffe de l'amirauté du lieu où l'armateur aura conduit ou envoyé le vaisseau ou les effets repris[1].

Mais après l'an et jour il y aura fin de non-recevoir absolument, quoiqu'il en soit autrement en fait de naufrage et d'effets de gens morts en mer, en ce qui concerne l'intérêt du roi ou des invalides, et celui de M. l'amiral.

Ce droit de réclamer, notre ordonnance l'accorde tout de même aux alliés : ce qu'il faut étendre aussi aux sujets des princes neutres, parce que tout cela dérive du même principe, savoir que la prise faite par les pirates ne peut opérer le changement de propriété. Tous les propriétaires seront donc d'égale condition, s'ils ne sont ennemis, et ils en seront quittes pour payer le tiers de la valeur des effets repris, pour droit et frais de reconsse.

Mais, pour faire l'application de la disposition de notre ordonnance en cette partie, il faut que le navire ait été repris sur les pirates par un Français. Si c'était par un étranger, avant ou après les vingt-quatre heures, la reprise serait toute à son profit, si la loi de son pays n'était semblable à la nôtre. Arrêt du Parlement de Bordeaux, du 8 mars 1635, confirmatif d'une sentence de l'amirauté de Guyenne, en faveur d'un armateur hollandais, qui avait repris, sur un pirate d'Afrique, un navire breton.

Ce préjugé, que rapporte Cleirac, sur l'art. 34 de la juridiction de la marine, p. 453 et 454, paraît fort judicieux,

[1] Voyez, sur les règles générales des reprises, le tit. VII, *Des navires recous sur l'ennemi ou abandonnés par lui.*

attendu qu'il s'agissait d'une reprise faite par un Hollandais, et qu'en Hollande l'usage est d'abandonner aux armateurs tout ce qu'ils prennent et reprennent sur les pirates; et cela ferait penser que les alliés qui, aux termes de notre ordonnance, art. 10, ont droit de réclamer leurs effets repris sur les pirates par des Français, ne doivent s'entendre que de ceux qui suivent la même jurisprudence que nous; autrement, il n'y aurait pas de réciprocité, ce qui blesserait l'égalité de justice que les États se doivent les uns aux autres.

Actuellement, en Espagne, on suit la distinction des vingt-quatre heures, par rapport aux reprises faites sur les pirates, comme pour celles qui sont faites sur les ennemis. En un mot, dans tous les cas, les reprises faites sur les pirates sont jugées selon les mêmes lois et de la même manière que celles qui se font sur les ennemis (M. le chevalier d'Abreu, part. II, chap. VI, p. 66 et suiv., *Precipue*, § 11, p. 77).

S'il s'agit d'un navire pris par les pirates, et qui, sans être recous, est par eux abandonné, ou qui leur échappe par tempête ou autre cas fortuit, il faudra dire que s'il aborde quelque port ou rivage du royaume, ou d'un allié, ami ou neutre, il sera rendu au propriétaire, à la déduction du droit de sauvement, *et hoc*, ajoute Loccenius, *De jure maritimo*, lib. II, cap. IV, n° 5, *commune jus gentium esse ait Cunœus, in causa postliminii.*

Et il ne sera point question alors d'examiner si les pirates ont gardé la reprise plus de vingt-quatre heures, ou s'ils ont conduit le navire dans quelqu'un de leurs ports, parce que ce ne serait nullement un obstacle à la réclamation. La raison en a déjà été rendue; c'est qu'en aucun cas, les pirates n'ayant pu acquérir la propriété de la chose par eux prise, ils n'ont pu, par conséquent, faire perdre le droit du propriétaire, en quelque endroit qu'ils aient conduit cette chose, ou par quelque temps qu'ils l'aient conservée. Tout cela s'entend, au reste, sauf les pays qui suivent une jurisprudence différente de la nôtre.]

En Angleterre, d'après le statut 13-14 de Victoria, chapitre XXVI, les navires, propriétés et marchandises appartenant ou ayant appartenu à quelque sujet britannique ou aux sujets d'une puissance étrangère, doivent, lorsqu'ils sont trouvés en possession des pirates, être restitués à leurs propriétaires contre payement d'un huitième de la valeur réelle. Un ordre du Conseil du 30 juillet 1849 a prescrit que le droit de recousse du huitième serait distribué à l'équipage capteur, ou à la direction de l'*East India Company*, si la prise a été faite par un bâtiment de cette compagnie (*The statutes of the united Kingdom of Great-Britain and Ireland*).

§ 3. *Poursuites et compétence.*

Loi du 10 avril 1825. — ART. 16. Le jugement de la prise doit précéder le jugement criminel des pirates.

ART. 17. Les pirates sont jugés par les tribunaux maritimes.

ART. 18. Des preuves et témoignages.

ART. 19. Des complices.

Loi du 10 *avril* 1825. — ART. 16. Lorsque des bâtiments de mer auront été capturés pour cause de piraterie, la mise en jugement des prévenus sera suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la validité de la prise. Cette suspension n'empêchera ni les poursuites ni l'instruction de la procédure criminelle.

« Cet article, a dit M. le baron Portal, dans son rapport à la Chambre des pairs, ne doit pas être séparé de la dernière disposition du projet, qui laisse en vigueur toutes les lois, tous les règlements relatifs aux prises maritimes, en sorte qu'il est vrai de dire que, dans le système de la loi, les prévenus de piraterie ne pourront être mis en jugement qu'autant que le Conseil d'État aura déclaré valable la prise ou capture de leurs bâtiments.

« Au premier aperçu, il peut paraître extraordinaire que le jugement des choses précède ainsi celui des personnes, tandis qu'il semblerait plus régulier de commencer par statuer sur le sort des prévenus, sauf à faire déclarer, ou si-

multanément, ou même postérieurement, la validité de la prise. Mais un examen plus approfondi a convaincu la Commission de la justice, et à vrai dire, de la nécessité de la mesure proposée.

« Autrefois les amirautés avaient le pouvoir de prononcer sur le sort des pirates et sur la validité de la prise. Les principes de notre législation actuelle ne permettent pas de cumuler ces deux attributions. Le roi, en son Conseil, est et doit rester juge de la validité des prises; mais il n'exerce la justice criminelle que par des magistrats auxquels il en délègue le pouvoir. Il y a donc nécessité indispensable de diviser les deux attributions ; c'est ce qui a été fait depuis la suppression des amirautés.

« Dans ce système, la mesure la plus conforme à la justice, la plus avantageuse aux prévenus, était évidemment de suspendre leur mise en jugement, jusqu'à ce que la prise eût été déclarée valable. En effet, l'examen préalable fait par le Conseil d'État, la nécessité qui en résultera d'une espèce d'autorisation sans laquelle la mise en jugement ne pourra avoir lieu, sont des mesures évidemment avantageuses aux prévenus, puisque, si la prise est déclarée nulle, ils ne pourront être mis en jugement, et que, si elle est déclarée valable, les tribunaux resteront libres d'apprécier tous leurs moyens de défense.

« Ce sera donc en faveur des prévenus une véritable garantie analogue à celle qui est exigée pour la mise en jugement des agents du gouvernement, et si quelques voix se sont élevées et s'élèvent encore pour prétendre que cette garantie est trop favorable aux fonctionnaires publics, il faut bien que les mêmes voix déclarent que la même mesure sera une garantie de plus en faveur des prévenus.

« La condition de faire juger la prise avant la mise en jugement des prévenus est un moyen légal pour empêcher que des marins porteurs de commissions douteuses ou suspectes ne deviennent l'objet de poursuites inconsidérées, et aussi pour établir une harmonie parfaite dans la décision des mêmes questions qui, soumises à divers tribunaux,

pourraient être jugées d'une manière trop discordante. La Commission a de plus, et surtout, considéré l'article 16 comme essentiellement conforme aux intérêts de notre politique et de notre navigation. »

Loi du 10 *avril* 1825. — Art. 17. S'il y a capture de navires ou arrestation de personnes, les prévenus de piraterie seront jugés par le tribunal maritime du chef-lieu de l'arrondissement maritime dans les ports duquel ils auront été amenés. — Dans tous les autres cas, les prévenus seront jugés par le tribunal maritime de Toulon, si le crime a été commis dans le détroit de Gibraltar, la mer Méditerranée ou les autres mers du Levant, et par le tribunal de Brest, lorsque le crime aura été commis sur les autres mers. — Toutefois, lorsqu'un tribunal maritime aura été régulièrement saisi du jugement de l'un des prévenus, ce tribunal jugera tous les autres prévenus du même crime, à quelque époque qu'ils soient découverts et dans quelque lieu qu'ils soient arrêtés. — Sont exceptés des dispositions du présent article les prévenus du crime spécifié au § 1er de l'art. 3, lesquels seront jugés suivant les formes et par les tribunaux ordinaires.

« L'article 17, a dit M. le rapporteur de la Chambre des pairs, attribue la poursuite et le jugement aux tribunaux maritimes, et établit des règles claires et précises sur la compétence de ces tribunaux qui existent aujourd'hui dans les ports militaires, et comprennent dans leurs ressorts respectifs tout le littoral de la France.

« Votre Commission a pensé que cette attribution résultait de la nature même des choses, soit parce que les crimes de piraterie ne pourraient pas, sans de graves inconvénients, être soumis au jugement par jurés; soit parce qu'il y aurait danger plus grave encore à les faire juger par un Conseil de guerre à bord du vaisseau capteur ; soit enfin parce que les tribunaux maritimes, déja investis d'attributions analogues et même plus étendues, sont, de toutes les autorités judiciaires reconnues par nos lois, celle qui est le plus na-

turellement appelée à être investie d'une semblable attribution. Il s'agit d'actes d'hostilités, de déprédations maritimes, en un mot, de crimes commis sur mer et à main armée.

« Pour distinguer la nature de ces crimes, pour apprécier les excuses, pour reconnaître ce qui est juste, et tenir dans un exact équilibre les intérêts de la société et ceux de l'humanité, il faut des connaissances acquises, il faut une habitude constante, une expérience consommée de tout ce qui concerne la navigation et le commerce maritime. Or, il est évident que ces garanties ne se trouveraient pas, ou ne se trouveraient que trop rarement dans la composition du jury ordinaire.

« L'établissement d'un jury spécial aurait pu diminuer ces inconvénients, mais ne les aurait pas fait disparaître tout à fait; il eût fallu, d'ailleurs, une législation tout entière pour déterminer la composition de ce jury spécial; il eût fallu toujours ne lui attribuer que le jugement du fait; investir une cour ou un tribunal quelconque du droit de poursuivre et d'appliquer la loi, et, par conséquent, créer des attributions relativement à un crime dont, nous l'espérons, la punition ne sera pas très-fréquente. Tandis qu'en recourant au règlement du 12 novembre 1806, on trouve les éléments d'un véritable jury spécial existant dans l'organisation des tribunaux maritimes. »

Loi du 10 *avril* 1825. — Art. 18. Il sera procédé à l'instruction et au jugement, conformément à ce qui est prescrit par le règlement du 12 novembre 1806. — Néanmoins, si, pour quelque cause que ce soit, des témoins ne peuvent être produits aux débats, il y sera suppléé par la lecture des procès-verbaux et de toutes autres pièces qui seront jugées par le tribunal maritime être de nature à éclaircir la vérité.

« Quant à l'instruction et au mode de jugement, ajoute M. le baron Portal, le règlement du 12 novembre 1806 a tout prévu avec une grande sagesse. Ainsi, instruction

écrite, analogue à celle qui se fait devant les tribunaux; débats et interrogatoire publics; assistance de l'accusé par un défenseur; jugement à la pluralité des voix, et, en cas de partage, décision conforme à l'avis le plus doux; enfin, faculté attribuée tant au commissaire rapporteur qu'aux condamnés de provoquer la révision dans le cas de violation des formes prescrites, ou de fausse application des lois pénales: telles sont, en substance, les principales règles dont l'article 17 du projet (devenu l'article 8 de la loi), qui se réfère au règlement susdit, ordonne l'exécution.

« On a dû seulement prévoir le cas où, soit l'extrême éloignement des témoins, soit d'autres causes légitimes, ne permettraient pas de faire venir les témoins au débat; et une disposition du même article, conformément à ce qui a lieu en certains cas devant les Cours d'assises, attribue au tribunal maritime la faculté d'autoriser la lecture des pièces qui peuvent suppléer à leur audition, et éclaircir la vérité. »

Loi du 10 *avril* 1825. — Art. 19. Les complices des crimes de piraterie spécifiés au titre Ier de la présente loi seront jugés par les tribunaux maritimes, ainsi qu'il est prescrit par les deux articles précédents.

Sont exceptés et seront jugés par les tribunaux ordinaires les prévenus de complicité, français ou naturalisés français, autres néanmoins que ceux qui auraient aidé ou assisté les coupables dans le fait même de la consommation du crime.

Et, dans les cas où des poursuites seraient exercées simultanément contre les prévenus de complicité compris dans l'exception ci-dessus et contre les auteurs principaux, le procès et les parties seront renvoyés devant les tribunaux ordinaires.

Dans le projet primitif, les deux derniers paragraphes n'en faisaient qu'un seul, qui était ainsi conçu :

« Néanmoins, si les poursuites étaient simultanément dirigées contre les auteurs principaux de quelqu'un des crimes spécifiés au titre Ier de la présente loi, et contre des

prévenus de complicité, français ou naturalisés français, autres que ceux qui auraient aidé et assisté les coupables dans le fait même de la consommation desdits crimes, le procès et les parties seront renvoyés devant les tribunaux ordinaires. »

La Commission a pensé que cette rédaction était obscure, qu'on n'y voyait pas assez que les complices français, ou naturalisés français, ne pourraient, en aucun cas, être poursuivis seuls (et abstraction faite des poursuites exercées contre les auteurs principaux) que devant les tribunaux ordinaires. La rédaction que la Commission a proposée lève tous les doutes à cet égard.

« On ne peut que rendre justice, dit l'éminent rapporteur de la Chambre des pairs, aux intentions qui ont dicté les dispositions des articles 17 et 18, lorsque l'on considère que, d'après l'article 19, l'attribution déférée aux tribunaux maritimes ne s'étendra qu'aux prévenus de piraterie, à ceux de leurs complices qui, prévenus d'avoir aidé et assisté le coupable dans le fait même de la consommation du crime, seront véritablement des coauteurs, et enfin à tous autres complices *étrangers*. Telle est la limite de l'attribution spéciale, en sorte que les complices *français, ou naturalisés français*, autres que ceux qui auraient aidé et assisté les coupables dans le fait de la consommation du crime, seront jugés par les tribunaux ordinaires.

« Dans le cas même où des poursuites simultanées seraient dirigées contre eux, et contre les auteurs du fait principal, le procès tout entier sera dévolu aux tribunaux ordinaires; et ainsi, par exemple, un négociant français ne sera point exposé à être poursuivi et jugé par les tribunaux maritimes, comme prévenu de complicité des pirateries commises par le vaisseau dont il était l'armateur ; ses juges naturels décideront seuls de sa culpabilité; ils jugeront aussi les autres prévenus des mêmes crimes. »

SECTION II. — De la traite des noirs.

§ 1er. *Historique.*

Les navires qui font la traite des noirs sont de bonne prise, et, d'après la loi actuelle, on leur applique les règles des prises maritimes. Nous nous occuperons donc ici de la législation qui régit la traite.

La *traite des noirs* remonte aux premières invasions que les Portugais firent dans la Guinée. Ayant fait des prisonniers, ils s'imaginèrent de les vendre aux Espagnols, qui les achetèrent pour cultiver le Nouveau-Monde.

La traite des nègres était autrefois admise sans contestation. Sous l'influence des missionnaires, auxquels les sauvages avaient répondu : « Nous ne pouvons avoir le même Dieu que les blancs qui nous torturent, » Louis XIII voulut prohiber ce commerce anti-chrétien[1]; mais la traite était jugée utile, dès lors elle était acceptée, et même encouragée. Les nègres étaient employés à la culture de riches plantations de sucre, d'indigo et de café, dont les produits, continuellement échangés avec les marchandises du royaume, faisaient fleurir nos colonies. Aussi, dans son *Comm. sur l'ordonnance de la marine* (liv. II, tit. II, art. 16), Valin n'hésite-t-il pas à féliciter le gouvernement d'avoir « toujours été également attentif à soutenir et à protéger le commerce de Guinée où se fait la traite de ces nègres, et à régler leur état et leur discipline aux colonies. »

C'est conformément à cette doctrine que, pour favoriser la multiplication de la race noire dans nos colonies, un arrêt du Conseil de 1784 accordait des primes et encouragements à la traite des nègres.

Ce ne fut que vers le milieu du dix-huitième siècle que, dans les diverses nations de l'Europe, des écrivains illustres réclamèrent, au nom des droits de l'humanité, contre un usage qui était passé dans les mœurs. Nos premières

[1] Discours de M. le vicomte Lainé à la Chambre des pairs, le 24 février 1825.

assemblées législatives n'ont pas hésité à désavouer les encouragements donnés à un trafic aussi odieux. C'est ainsi qu'un décret du 11 août 1792 proclame « que les primes et encouragements accordés pour la traite des noirs sont contraires aux principes de la liberté », et décrète que la prime accordée par l'arrêt du Conseil de 1784, pour la traite des noirs, est et demeure supprimée à l'avenir. Exagérant ce principe, la Convention nationale, par décret du 19 septembre 1793, défendit de payer, sous aucun prétexte, les primes, gratifications ou encouragements pour raison de la traite, qui étaient échus même avant la loi de 1792.

Enfin, par la loi des 16 pluviôse-21 germinal an II (4 février-11 avril 1794), la Convention abolit l'esclavage des nègres dans toutes les colonies, et par là, en ce qui nous concerne, elle abolissait implicitement la traite des noirs. Mais nos colonies nous ayant été successivement enlevées, on n'eut pas à organiser les principes posés par la loi de pluviôse an II.

Plus tard, à la suite du traité d'Amiens, qui restitua momentanément à la France quelques colonies, une loi du 30 floréal an X déclara formellement maintenir l'esclavage, et il fut stipulé par l'art. 3 que la traite des noirs et leur importation dans lesdites colonies auraient lieu conformément aux lois et règlements existants avant 1789.

Ce n'est qu'en 1814 que cette question fut agitée de nouveau par les articles additionnels au traité du 30 mai 1814; il fut arrêté, entre le roi Louis XVIII et le roi d'Angleterre, que : « Sa Majesté Très-Chrétienne, partageant sans réserve tous les sentiments de Sa Majesté Britannique, relativement à un genre de commerce que repoussent et les principes de la justice naturelle et les lumières des temps où nous vivons, s'engage à unir, au futur Congrès, tous ses efforts à ceux de Sa Majesté Britannique, pour faire prononcer, par toutes les puissances de la chrétienté, l'abolition de la traite des noirs; de telle sorte que ladite traite cesse universellement, comme elle cessera définitivement, et dans tous les cas, de la part de la France, dans un délai de cinq années ;

et qu'en outre, pendant la durée de ce délai, aucun trafiquant d'esclaves n'en puisse importer et vendre ailleurs que dans les colonies de l'État dont il est sujet. » (Art. 1er des articles additionnels au traité avec la Grande-Bretagne.)

Cette stipulation fut renouvelée par un traité du 4 février 1815.

C'était là une pensée d'humanité, qui ne pouvait manquer de frapper l'attention de l'empereur Napoléon. Aussi, au milieu des préoccupations diverses qui assiégeaient son retour de l'île d'Elbe, devançant les délais fixés par le traité précité, il prononça, par décret du 29 mars 1815, l'abolition de la traite. Ce décret est ainsi conçu :

« Art. 1er. A dater de la publication du présent décret, la traite des noirs est abolie.

« Il ne sera accordé aucune expédition pour ce commerce, ni dans les ports de France, ni dans ceux de nos colonies.

« Art. 2. Il ne pourra être introduit, pour être vendu dans nos colonies, aucun noir provenant de la traite, soit française, soit étrangère.

« Art. 3. La contravention au présent décret sera punie de la confiscation du bâtiment et de la cargaison, laquelle sera prononcée par nos cours et tribunaux.

« Art. 4. Néanmoins, les armateurs qui auraient fait partir, avant la publication du présent décret, des expéditions pour la traite, pourront en vendre le produit dans nos colonies. »

Tandis que l'Empereur portait ce décret, les plénipotentiaires des puissances au Congrès de Vienne signaient la fameuse déclaration du 8 avril 1815.

Le 20 novembre 1815, un article additionnel au traité de Paris contenait une stipulation par laquelle les puissances contractantes s'engageaient à faire tous leurs efforts pour abolir la traite.

Plus tard, une ordonnance du 8 janvier 1817 disposa que tout bâtiment qui tenterait d'introduire dans les colonies

des noirs de traite, soit française, soit étrangère, serait confisqué, et que le capitaine, s'il était Français, serait interdit de tout commandement[1].

L'article 2 disait que les contraventions prévues par l'article précédent seraient jugées *dans la même forme que les contraventions aux lois et règlements concernant le commerce étranger*.

Quant aux *produits des confiscations* prononcées en conformité du même article, *ils étaient déclarés acquis, et appliqués de la même manière que le sont les produits des confiscations prononcées en matière de contraventions aux lois sur le commerce étranger*.

C'était aux lois de douanes que se référait cette ordonnance, ainsi que cela résulte, au surplus, du texte explicite de la loi du 18 avril 1818, dont il sera parlé ci-après.

La traite est une infraction aux lois de douanes particulières aux colonies, puisque l'esclavage des noirs n'a jamais existé dans la métropole. Or, la loi des douanes qui régit les colonies, et qui punit ceux qui tentent d'y introduire des marchandises prohibées, est encore l'édit du 30 août 1784. Donc, pour savoir à quelles personnes est acquis le produit des amendes et des confiscations prononcées contre les négriers, il faut voir à quelles personnes cet édit de 1784 distribue les amendes et confiscations prononcées contre ceux qui cherchent à violer les prohibitions douanières.

L'article 9 de l'édit du 30 août 1784, relatif aux saisies opérées dans les ports, est ainsi conçu :

« Si lors de la visite, avant, pendant ou après le chargement ou le déchargement, il se trouvait sur les navires étrangers, venus dans les ports d'entrepôts ou partant desdits ports, d'autres marchandises que celles dont l'importation et l'exportation sont permises par les articles 2 et 3, les commis en dresseront procès-verbal, et le remettront sur-le-champ au greffe de l'amirauté pour être, à la diligence du procureur de Sa Majesté, procédé par les officiers dudit

[1] Par là, la Restauration adoptait comme sien le décret du 29 mars 1815, qui prononçait en France l'abolition de la traite.

siége à la saisie des navires et de leur chargement, dont la confiscation sera prononcée, avec une amende de 1,000 livres, sauf l'appel au Conseil ou autre tribunal supérieur du ressort. »

L'article 10 déclare applicables les mêmes peines aux armateurs français qui chercheraient à introduire dans les colonies des marchandises étrangères prohibées.

L'article 16 statue sur les saisies faites en mer par les bâtiments de l'État :

« Le produit des amendes et confiscations prononcées sera attribué, en totalité, aux commis des bureaux de Sa Majesté, qui auront fait ou provoqué la saisie ; à l'égard des navires qui auront été pris en fraude, par les vaisseaux et bâtiments gardes-côtes de Sa Majesté, la totalité dudit produit appartiendra aux commandants, états-majors et équipages preneurs, à la seule déduction des frais de justice, du dixième de l'amiral, et de six deniers pour livre au profit des invalides de la marine; lorsqu'il y aura des dénonciateurs, un tiers du même produit sera prélevé à leur profit. »

C'est cet édit que, sous l'ordonnance de 1817, il fallait appliquer à la traite, qui est un commerce colonial, et non l'article 6, titre VI, de la loi du 4 germinal an II, qui attribue à ceux qui saisissent des objets introduits en fraude des lois de douane de la métropole la moitié des amendes et des confiscations, en réservant l'autre au Trésor public. L'édit de 1784 cadre complétement avec les dispositions nouvelles qui ont été prises par la loi du 4 mars 1831, et par l'ordonnance du 16 novembre de la même année.

Ainsi, d'après l'ordonnance de 1817, les confiscations prononcées contre les négriers se partageaient conformément à l'édit de 1784, comme celles qui étaient prononcées en matière de douanes.

Bientôt la loi du 18 avril 1818 est venue régulariser ce que pouvait avoir d'illégal une simple ordonnance prononçant une incapacité civile contre les capitaines, auxquels tout commandement était interdit à l'avenir.

Cette loi reproduisit contre les Français et les navires français les peines prononcées par l'ordonnance du 8 janvier 1817.

En 1823, l'opinion s'était émue de ce que des navires français avaient transporté d'Égypte et de Barbarie en Turquie des esclaves blancs. Le 18 janvier 1823, le gouvernement publia une ordonnance pour défendre ce trafic aux armateurs français. Cet acte édicte des peines contre les capitaines, mais il ne prononce pas la confiscation du navire.

Jusqu'en 1827, la loi s'était bornée à prononcer la confiscation des bâtiments négriers et de leur cargaison, en interdisant le droit d'exercer aucun commandement aux capitaines desdits négriers ; mais il fallait surtout atteindre les négociants et armateurs qui retiraient tout le profit de cet odieux trafic ; il fallait, de plus, frapper, dans de justes proportions, tous ceux qui, à un titre quelconque, participeraient à la traite, et en seraient complices. Enfin, il était nécessaire de donner à la traite des noirs sa véritable qualification, en la punissant des peines criminelles. C'est ce que fit la loi du 25 avril 1827, qui rangea la traite des noirs au nombre des crimes, et qui frappa ce crime de la peine du bannissement.

Mais ces dispositions ne parurent pas encore suffisantes, l'opinion publique exigeait davantage ; et enfin, le 4 mars 1831, intervint une loi dont les sages et sévères dispositions, soutenues par les croisières des marines française et anglaise, ont suffi pour faire cesser, de la part des Français, la traite des nègres.

L'abolition de l'esclavage dans les colonies, tel qu'il résulte du décret du gouvernement provisoire du 27 avril 1848, et du sénatus-consulte du 7 avril 1854, a donné le dernier coup à la traite des noirs, qui cesserait forcément, si l'Espagne pour l'île de Cuba, et les États du Sud de l'Union américaine, suivaient notre exemple.

§ 2. — *Commentaire de la loi du 4 mars* 1831.

Art. 1er de la loi du 4 mars 1831. — De l'armement des négriers. — De la saisie dans le port d'armement. — Peine des complices. — Cas dans lequel les poursuites peuvent avoir lieu.

Art. 2. De la saisie en mer avant la traite. — Des mers où la saisie peut avoir lieu. — Des personnes qui peuvent faire l'arrestation. — Cas où les simples bâtiments de commerce ont le droit de saisir les négriers.

Art. 3 et 4. Des peines encourues par le capitaine, le subrécargue, officiers, hommes de l'équipage et complices de tout genre.

Art. 5. De l'amende et confiscations prononcées.

Art. 6. Excuse résultant de la dénonciation du crime de la traite.

Art. 7, 8 et 9. Des crimes et délits spéciaux de la fabrication, vente et détention des fers destinés exclusivement à la traite.

Art. 10, 11 et 12. (Articles abrogés par suite de l'abolition de l'esclavage.)

Art. 13, 14 et 15. Règles de procédure.

Art. 16. Partage des prises. — Ordonnance du 16 novembre 1831.

Art. 17. Insertion au *Moniteur* des jugements rendus en matière de traite. — Abolition de la loi du 25 avril 1837.

La loi du 4 mars 1831 forme le droit de la France sur la question de la traite des noirs; nous allons indiquer et étudier ses dispositions.

Loi du 4 mars 1831. — Art. 1er. Quiconque aura armé ou fait armer un navire dans le but de se livrer au trafic connu sous le nom de *traite des noirs* sera puni d'un emprisonnement de deux ans au moins, à cinq ans au plus, si le navire est saisi dans le port d'armement avant le départ.

Les bailleurs de fonds et assureurs qui auront sciemment participé à l'armement, le capitaine et le subrécargue du navire seront punis de la même peine.

La poursuite ne pourra avoir lieu que lorsque la preuve du but de l'armement paraîtra résulter soit des dispositions faites à bord, soit de la nature du chargement.

D'après les principes généraux du droit pénal, la tentative est punie comme le crime même. Il n'en est pas ainsi dans le cas prévu par notre article.

Comme la consommation du crime de traite était bien éloignée, et que la réflexion pouvait faire abandonner la poursuite du crime, la loi a pensé que la saisie du négrier,

faite dans le port d'armement et avant le départ, ne devait pas entraîner les peines infligées au crime lui-même.

Le législateur a voulu, par ce dernier paragraphe, exprimer clairement que la preuve qu'un armement est fait en vue de la traite résulte ou *des dispositions faites à bord*, telles que les dispositions prises pour le logement des nègres, les chaudières de très-grande dimension; ou de *la nature du chargement*, tels que fer-blanc, verroterie, et autres marchandises employées à la traite. C'est surtout la possession à bord des instruments du crime, des fers destinés à comprimer les mouvements des esclaves, qui constitue la preuve évidente de la criminalité de l'armement.

La convention du 22 mars 1833, conclue entre la France et l'Angleterre, a, dans son art. 6, spécifié les cas dans lesquels il y aurait présomption de traite. Il est évident que cet article n'est qu'énonciatif et qu'il ne saurait être limitatif. En effet, comme en France, les accusés des crimes de traite sont jugés par les Cours d'assises, le jury ne peut être astreint, pour former sa conviction, à ne prendre en considération que certains faits et à ne pas tenir compte des autres.

Art. 2. Si le navire est saisi en mer avant qu'aucun fait de traite ait eu lieu, les armateurs seront punis de dix ans de travaux forcés au moins, à vingt ans au plus.

Les bailleurs de fonds et assureurs qui auront sciemment participé à l'armement seront punis de la réclusion.

Le capitaine et le subrécargue seront punis de cinq ans de travaux forcés au moins, et de dix ans au plus.

Les officiers seront punis de la réclusion.

Les hommes de l'équipage seront punis d'un emprisonnement d'un an au moins, et de cinq ans au plus.

Il s'agit ici des navires français ou des navires étrangers qui, saisis dans les quatre lieues des côtes, auraient tenté d'introduire des nègres dans les colonies; mais, hors de là, les navires étrangers échappent à la juridiction française.

Le principe de l'incompétence des tribunaux français à

l'égard des étrangers a été formellement reconnu par la Commission des prises de la Martinique, dans sa décision du 10 avril 1824, et ce principe a été implicitement admis par l'arrêt confirmatif rendu le 1er mars 1826 par le Conseil d'État.

COMMISSION DES PRISES DE LA MARTINIQUE. — 10 *avril* 1824.

Les tribunaux français sont incompétents pour juger un bâtiment étranger prévenu de s'être livré à la traite des noirs.

LA JEANNE-D'ARC *contre* LE PLOUGH-BOY.

Le 27 février 1824, la frégate *la Jeanne d'Arc*, après deux heures et demie de chasse, captura *le Plough-Boy*, commandé par un Américain, le sieur W. Hellyard ; il n'y avait à bord que quelques armes légères ; on le soupçonnait de se livrer à la piraterie, mais tout indiquait que le navire était destiné pour la traite des noirs. En conséquence, la Commission des prises, par un jugement longuement motivé, décida qu'il serait accordé mainlevée de la goelette *le Plough-Boy*, ce bâtiment ayant été soupçonné, sans aucun fondement, de piraterie.

« Pour le fait de la traite des nègres, à laquelle ladite goëlette paraissait destinée, la Commission est d'avis qu'il n'y a pas lieu à évoquer cette contravention aux tribunaux de la colonie, les bâtiments américains, comme tous autres bâtiments étrangers, n'étant pas sur ce point justiciables de la France. »

COMMISSION DES PRISES DE L'ÎLE BOURBON. — 10 *décembre* 1840.

Les opérations de traite, quelque illicites qu'elles soient, lorsqu'elles sont faites par des bâtiments portugais, ne sont pas punissables par les tribunaux français, parce qu'aucune convention entre la France et le Portugal n'autorise la capture des navires portugais de traite, et la punition de ceux qui se livrent à ce trafic.

Le brick LE POCHA.

Le Pocha était parti de la Havane le 25 décembre 1839, commandé par un Espagnol, le sieur Vivo, avec des expéditions délivrées par le consul portugais, dont le gouvernement n'avait pas aboli la traite. Ce navire était destiné à faire la traite : en même temps, il se livra à la piraterie, et fut capturé, le 24 août 1840, dans les eaux de Mozambique, par la gabarre française de l'État, *la Prévoyante*.

La Commission des prises de l'île Bourbon a déclaré la prise bonne et valable, par application de la loi sur la piraterie ; mais, en ce qui touche la traite des nègres, cette décision est ainsi conçue :

La Commission : — « Considérant, quant à la traite des noirs, que les opérations de traite faites par le capitaine et les gens du *Pocha*, navire portugais, quelque illicites qu'elles soient, ne sont point, cependant, punissables dans l'espèce par les tribunaux français, parce qu'aucune convention entre la France et le Portugal n'autorise la capture des na-

vires de traite, et la punition des capitaines et équipages qui se livrent à ce trafic ;—Décide qu'à ce fait n'est point applicable la loi du 4 mars 1831.»

Enfin, ces principes ont été également appliqués, par arrêt du Conseil d'Etat du 31 mars 1847, à *la Notre-Dame-de-Grâce.*

Par qui les négriers peuvent-ils être arrêtés? Dans les eaux françaises, ils peuvent l'être par tous navires français, même par les navires du commerce. En effet, aux termes de l'art. 106 du Code d'instruction criminelle, alors qu'il s'agit d'un crime ou délit emportant peine afflictive ou infamante, *toute personne est tenue* de saisir ceux qui sont en état de flagrant délit. Or, est-il douteux qu'un négrier qui a des esclaves sur son bord ne soit en état de flagrant délit? Ce n'est pas, qu'on le remarque, une faculté que donne la loi, c'est un devoir civique qui est imposé ; car, dans ce cas, tout citoyen est assimilé aux dépositaires de la force publique. Il est vrai que si un négrier étranger est rencontré en haute mer, comme alors il est sur un bâtiment étranger qui, pour nous, équivaut à la terre étrangère, dans ce cas il n'y a que les croiseurs, munis de pouvoirs émanés des souverains dont ils portent le pavillon, qui puissent les arrêter.

Ainsi, les négriers étrangers peuvent être arrêtés dans la mer territoriale française par tous navires français; en pleine mer, ils ne peuvent l'être que par les croiseurs de la marine impériale.

Quant aux négriers français, s'il en existait encore, il faut décider qu'ils pourraient être saisis partout, et par les bâtiments de guerre, et par les navires du commerce. Cette décision est la conséquence nécessaire et forcée de la disposition de l'art. 106 du Code d'instruction criminelle. C'est donc par erreur que M. Beaussant dit, dans son *Code maritime*, p. 285 : « Les bâtiments marchands ne peuvent saisir et conduire devant l'autorité compétente d'autres bâtiments marchands, même de leur nation, se livrant à la traite. Il n'en est pas ici comme en fait de piraterie. Les hommes de l'équipage doivent seulement avertir l'autorité (art. 30 du Code d'inst. crim.), prêter main-forte quand ils en sont requis par le croiseur de leur nation, qui est dépositaire de

l'autorité publique. » L'art. 30 a besoin d'être complété par l'art. 106, et c'est ce que n'a pas fait M. Beaussant. De plus, nous demanderons pourquoi tous les navires peuvent saisir les pirates, qui commettent un *crime* suivant nos lois, et pourquoi ils ne pourraient pas saisir un négrier, qui commet aussi un *crime*. Pourquoi ? M. Beaussant ne le dit pas. Pour nous, qui ne voyons pas la différence, nous décidons que tout navire français peut toujours arrêter un négrier français, quelque part qu'il le rencontre.

Art. 3. Si un fait de traite a eu lieu, le capitaine et le subrécargue seront punis de dix ans de travaux forcés au moins, à vingt ans au plus. — Les officiers seront punis de cinq ans de travaux forcés au moins, à dix ans au plus. — Les hommes de l'équipage seront punis de la réclusion, ainsi que tous les autres individus qui auront sciemment participé ou aidé au fait de traite, sans préjudice des peines portées contre les armateurs, bailleurs de fonds et assureurs, par l'article précédent.

Art. 4. Les peines prononcées par les précédents articles contre le capitaine et le subrécargue seront applicables aux individus qui, quoique non inscrits comme tels sur les rôles d'équipage, en auront rempli les fonctions. — L'aggravation des peines prononcées par l'article 198 du Code pénal sera encourue par les fonctionnaires publics qui, chargés d'empêcher et de réprimer la traite, l'auraient favorisée ou y auraient pris part.

« L'expérience, a dit M. Martin du Nord, rapporteur de la loi à la Chambre des députés, a justifié que, souvent, la direction du navire négrier n'est pas, dans la réalité, confiée à celui que le rôle de l'équipage indique comme devant en avoir le commandement. Souvent le véritable capitaine monte à bord lorsque le navire a déjà pris le large, ou il n'est inscrit sur le rôle que comme simple matelot. Votre Commission a pensé que, pour atteindre tous les coupables, il était utile d'insérer dans la loi une disposition additionnelle, qui étendrait à celui qui a le commandement du na-

vire l'application des peines prononcées contre celui que les papiers du bord désignent comme en étant le capitaine. »

Avant la loi de 1831, la Cour de cassation avait, le 15 avril 1818, jugé la question conformément à la doctrine qui, depuis, a passé dans la loi.

Art. 5. Dans tous les cas prévus par les articles ci-dessus, le navire et la cargaison seront saisis et vendus. — Si le navire et la cargaison n'ont pas été saisis, les armateurs, bailleurs de fonds et assureurs seront solidairement condamnés à une amende égale à leur valeur. — Dans tous les cas, les coupables pourront, en outre, être condamnés solidairement à une amende qui ne sera pas moindre de la valeur du navire et de la cargaison, et qui n'excédera pas le double de cette valeur.

Dès que le législateur français a voulu réprimer la traite des nègres, soit par le décret du 29 mars 1815, soit par l'ordonnance du 8 janvier 1817, soit par la loi du 15 avril 1818, il a prononcé la confiscation du navire négrier et de la cargaison, même de la partie étrangère à la traite.

Mais, sous l'empire de cette législation, au cas où le bâtiment négrier n'était pas ramené en France, la peine était illusoire; en effet, que signifiait une confiscation d'un navire non saisi? Aussi, on avait vu la Cour de Rennes refuser de prononcer la confiscation d'un navire absent, parce qu'elle ne pouvait pas prononcer cette condamnation personnellement contre l'armateur. La Cour de cassation a cassé cet arrêt, par le motif que la Cour de Rennes avait omis de statuer sur la prévention principale; mais il n'en restait pas moins constant, ainsi que l'avaient dit le tribunal de Nantes et la Cour, « que la confiscation est toute réelle et n'a rien de personnel; qu'elle n'affecte que la marchandise ou la chose saisie; que, lorsque l'intention du législateur a été de faire porter la confiscation non-seulement sur la chose saisie, mais, à défaut de saisie, sur la valeur de l'objet, il l'a exprimé formellement; que les peines ne peuvent jamais s'étendre au delà des termes de la loi; que celle du 15 avril 1818

prononce seulement la confiscation du navire et de la cargaison ; que les juges ne peuvent convertir cette confiscation de l'objet en une confiscation de sa valeur, ce qui serait une véritable amende ; qu'ils ne sont point autorisés à prononcer ; qu'ils n'ont ni droit ni qualité pour suppléer aux dispositions de la loi, et qu'ils doivent la prendre dans les termes où elle est conçue. »

Cette doctrine, vraie en elle-même, n'a pas été contestée par la Cour de cassation, qui s'est bornée à décider que, quoi qu'il en fût, la prévention devait être vérifiée en elle-même, et que la confiscation devait être prononcée.

C'est ce qu'a décidé cette Cour dans un arrêt du 23 mai 1823.

La loi actuelle, prévoyant le cas qui avait fait difficulté devant la Cour de Rennes, condamne solidairement ceux auxquels le navire appartient, les armateurs, bailleurs de fonds et assureurs, à une amende égale à la valeur du navire et de sa cargaison, si la saisie n'a pas eu lieu. Par là, les tribunaux ne sont pas réduits à prononcer une confiscation purement nominale, ainsi que le voulait la Cour de cassation par son arrêt précité du 23 mai 1823.

Enfin, comme le remarque M. Duvergier sur cet article, « Même dans le cas de saisie du navire, les tribunaux pourront prononcer une amende qui ne sera pas moindre de la valeur du navire et de sa cargaison, et qui n'excédera pas le double de cette valeur ; mais ce n'est là qu'une faculté qui leur est laissée et dont ils useront d'après les circonstances.

« Si le navire et la cargaison n'ont pas été saisis, il y aura nécessairement lieu à prononciation d'une amende (égale à la valeur du navire et de la cargaison qui échapperaient à la confiscation) contre les armateurs, bailleurs de fonds et assureurs. Les autres coupables pourront n'être condamnés qu'aux peines corporelles prononcées par la loi.

« L'art. 1er de la loi du 25 avril 1827 disposait qu'une amende serait prononcée conjointement et solidairement contre tous les condamnés. On avait voulu par là faire entendre qu'une seule amende pouvait être prononcée solidai-

rement contre tous les coupables. La loi actuelle a le même sens, bien que le mot *conjointement* ne s'y trouve pas. »

Art. 6. Ne seront passibles d'aucune peine les hommes de l'équipage autres que les capitaine, officiers et subrécargue, qui, avant toute poursuite connue d'eux, et au plus tard, dans les quinze jours après leur débarquement, soit dans les ports de France ou des colonies, soit dans ceux des pays étrangers, auront déclaré aux agents du gouvernement, ou, à leur défaut, devant l'autorité du lieu, les faits relatifs à la traite auxquels ils auraient participé.

Cet article n'est, pour ainsi dire, que la reproduction de l'art. 3 de la loi du 25 mars 1827, lequel avait été attaqué comme favorisant la délation. Mais, en 1827, M. de Martignac avait répondu, en disant :

« Le capitaine et les officiers préposés à la conduite du navire ne peuvent avoir ignoré sa destination ; c'est toujours en parfaite connaissance de cause, c'est avec la volonté, le discernement qui, dans l'esprit de nos lois pénales, constituent la criminalité, qu'ils se sont engagés dans une opération illicite et odieuse. Il n'en est pas ainsi des autres marins de l'équipage : ils peuvent avoir été laissés dans une ignorance absolue sur le but de l'expédition ; ils peuvent avoir été trompés et ne l'avoir connu qu'après le départ. La loi, en admettant cette ignorance ou cette erreur comme possible, et même comme présumable, se rapproche nécessairement de la vérité. Placés entre la révolte, qu'ils doivent être accoutumés à considérer comme un crime capital, et une obéissance passive, qui les fait participer à un acte coupable, leur situation appelle l'indulgence et réclame une exception.

« S'ils se taisent lorsqu'ils sont rendus à la liberté de parler et d'agir, ils méritent sans doute une punition pour avoir pris part à un fait criminel, dont le silence concourt à assurer l'impunité ; mais cette punition ne peut être la même que celle dont sont frappés ceux qui ont abusé de

leur subordination ; s'ils parlent, au contraire, s'ils rendent compte, avec franchise, des faits dont ils ont été les témoins, ils doivent être à l'abri de tout châtiment : car ils auront fait alors tout ce qu'on pouvait exiger d'eux. Il ne s'agit pas là d'une de ces dénonciations qu'avilit une récompense pécuniaire. Il s'agit d'une déclaration faite par un homme qui peut lui-même être soupçonné, accusé, poursuivi, et qui remplit un devoir sacré, dans l'intérêt de la société, dans l'intérêt de son propre honneur et de sa sûreté personnelle. »

Art. 7. Les crimes et délits commis à bord d'un navire contre les noirs embarqués seront punis des peines portées par le Code pénal.

L'excuse légale introduite par l'article précédent ne couvre que le crime de la traite elle-même ; mais les attentats et les violences commis sur les noirs ne sont excusables que dans le cas de contrainte irrésistible, prévue par l'article 64 du Code pénal. En général, la participation à ces actes individuels de violence est le résultat direct d'une coopération, libre et criminelle, aux crimes ordinaires dont il s'agit.

Art. 8. Quiconque fabriquera, vendra ou achètera des fers spécialement employés à la traite des noirs, sera puni d'un emprisonnement d'un an au moins à deux ans au plus. — Quiconque posséderait, au moment de la promulgation de la présente loi, des fers de cette espèce, sera tenu d'en faire la déclaration dans le délai de quinze jours, et de les dénaturer dans le délai de trois mois, sous peine de six mois d'emprisonement.

Art. 9. Quiconque aura sciemment recélé, vendu ou acheté un ou plusieurs noirs introduits par la traite dans une colonie, depuis la promulgation de la présente loi, sera puni d'un emprisonnement de six mois au moins et de cinq ans au plus. Les délits prévus et punis par le présent article seront prescrits, et aucune poursuite ne pourra être exercée lorsqu'il se sera écoulé

une année depuis l'introduction dans la colonie du noir recélé, vendu ou acheté.

Avant cette disposition, d'après un usage reçu, tout noir éloigné des côtes de cent toises n'était plus réputé *noir de traite*. Un tel système favorisait l'introduction des noirs de traite et, par suite, la traite elle-même ; mais, depuis l'abolition de l'esclavage dans nos colonies, cette disposition est sans objet.

Les art. 10, 11 et 12 relatifs à la condition définitive et provisoire des noirs de traite, après les condamnations prononcées aux termes des art. 5 et 9, ci-dessus rappelés, ont cessé d'avoir un sens légal depuis l'abolition de l'esclavage ; il est même inutile de rappeler ces articles qui affranchissaient ces nègres de traite et permettaient toutefois de les soumettre, envers le gouvernement, à un engagement de sept années de travail.

Les articles suivants règlent les compétences et quelques points de procédure ; ils sont ainsi conçus :

Art. 13. Lorsque le fait incriminé aura été commis dans un port du territoire continental du royaume, et lorsque le navire aura été saisi ou conduit dans ce port, le jugement du crime ou du délit sera attribué à la Cour d'assises du département.

Art. 14. Lorsque le fait incriminé aura été commis dans une colonie française, et lorsque le navire aura été saisi ou conduit dans un de ses ports, le jugement du crime ou délit sera attribué à la Cour d'assises de la colonie. — Les quatre assesseurs seront tirés au sort par le gouverneur, en séance publique, parmi les douze fonctionnaires de l'ordre administratif les plus élevés en grade. — A cet effet, la liste de ces fonctionnaires sera dressée par le gouverneur et publiée au commencement de chaque année. — Au Sénégal, le jugement des crimes et délits commis en matière de traite des noirs continuera d'être attribué au Conseil d'appel.

Art. 15. Lorsqu'il pourra être nécessaire de récla-

mer le renvoi du jugement du crime ou du délit à une Cour autre que celle de la colonie, le procureur général, soit d'office, soit sur la réquisition du gouverneur, se pourvoira, à cet effet, devant la Cour de cassation. La poursuite sera suspendue jusqu'à la notification de l'arrêt de cette Cour.

Art. 16. Les fonds provenant de la vente des navires et cargaisons seront affectés, ainsi que le produit des amendes, à l'amélioration du sort des noirs libérés, sauf les droits attribués aux capteurs, conformément aux lois et règlements sur les prises maritimes.

Nous avons vu ci-dessus quelle part l'ordonnance du 8 janvier 1817, par renvoi aux règles en matière de contravention aux douanes, attribuait aux capteurs dans les négriers capturés. Donc, la disposition de notre art. 16 est introductive d'un droit nouveau en cette matière spéciale, bien qu'il n'applique que les règles générales sur les prises maritimes. Au surplus, ce qui prouve que notre article était réellement introductif d'un droit nouveau, c'est qu'une ordonnance du 16 novembre 1831 a dû intervenir pour appliquer la législation nouvelle aux prises faites sur des négriers et déclarées définitives par jugements prononcés dans les colonies, en vertu de la loi du 25 avril 1827. Cette ordonnance est ainsi conçue :

« Les sommes provenues jusqu'à ce jour et celles qui proviendraient ultérieurement des ventes de navires capturés, pour motifs de traite des noirs, par les bâtiments de l'État, et confisqués définitivement par jugements prononcés dans les colonies, en vertu de la loi du 28 avril 1827, doivent être réparties entre les capteurs, conformément aux lois et règlements sur les prises maritimes. »

On peut consulter, sur l'application de l'art. 16, une décision du Conseil d'Etat du 23 octobre 1835, qui a jugé que lorsqu'un négrier est capturé par une partie d'un équipage détachée momentanément d'un bâtiment de guerre, c'est à l'équipage entier que la capture appartient, et non aux hommes qui, seuls, ont fait la prise. (V. *inf.*, tit. IX, c. 3.)

En Angleterre, d'après le statut 5 de Georges IV, ch. 113, on donne aux équipages des navires qui capturent des négriers une gratification de 20 livres sterling par chaque homme de l'équipage du négrier. Le navire négrier est confisqué et on en distribue le prix de la manière suivante : un tiers à la reine, un tiers au gouverneur dans le territoire duquel la prise a été faite ou jugée, un tiers à l'équipage capteur (*The statutes of united kingdom of Great Britain and Ireland*).

Art. 17. Les arrêts et jugements de condamnation seront insérés dans le *Moniteur* et dans le bulletin officiel de la colonie, par extraits contenant les noms des individus condamnés, ceux des navires et des ports d'expédition. Cette insertion sera ordonnée par les cours et tribunaux, indépendamment des publications prescrites par l'art. 36 du Code pénal.

§ 3. *Du droit de visite réciproque.*

Après s'être engagées mutuellement à abolir la traite, la France et l'Angleterre durent prendre des mesures pour arrêter les navires qui transportaient des nègres de la côte d'Afrique en Amérique.

Pour atteindre ce but, il n'y avait qu'un moyen à prendre, c'était d'établir des croisières, et de convenir que les navires croiseurs, français et anglais, pourraient visiter à la mer les navires de l'une et l'autre nation. C'est ce qui a été fait par plusieurs traités, dont nous nous bornerons à donner les dates, car les commenter, ce serait sortir du sujet et des limites de cet ouvrage.

Le droit de visite réciproque a été établi entre la France et l'Angleterre par les traités du 30 novembre 1831, du 22 mars 1833 et par l'annexe à ce traité en date du même jour, et enfin par le traité du 29 mai 1845; entre la France et le royaume de Suède et de Norwége, par la convention du 21 mai 1836; entre la France et la Sardaigne, par le traité du 8 décembre 1834; entre la France et le royaume des

Deux-Siciles, par le traité du 14 février 1838; entre la France et la Toscane, par le traité du 24 novembre 1837; entre la France et l'empire d'Haïti, par la convention du 9 août 1840.

SECTION III. — Des représailles.

On appelle dans le droit public *lettres de représailles* des lettres que le souverain accorde à ceux de ses sujets qui ont souffert un préjudice de la part des citoyens d'une nation étrangère, ou même du souverain de cette nation, pour les autoriser, si le souverain étranger ne leur fait pas rendre justice, à s'indemniser par leurs propres mains, en capturant les navires et propriétés des sujets de la nation à laquelle appartiennent ceux qui leur ont causé le dommage qui n'est pas réparé.

Cette manière d'agir est conforme au droit des gens : car la nation dont les sujets ont commis un acte nuisible à des étrangers s'approprie cet acte, lorsqu'elle refuse d'en faire justice. Aussi Vattel dit-il : « On peut user de représailles contre une nation, non-seulement sur les faits du souverain, mais aussi sur ceux de ses sujets; et cela a lieu quand l'Etat ou le souverain participe à l'action de son sujet et s'en charge. » (*Droit des gens*, liv. II, chap. XVIII, § 347.)

Puffendorf, traduit par Barbeyrac (liv. VIII, chap. VI, § 13), dit encore, à ce sujet :

« C'est un usage établi entre les peuples, que les biens de chaque sujet répondent, pour ainsi dire, des dettes de l'Etat dont il est membre, comme aussi du tort qu'il peut avoir fait en ne rendant pas justice aux étrangers ; en sorte que les intéressés peuvent se saisir des biens des sujets de cet Etat qui se trouvent chez eux, et de leurs personnes mêmes. Ces sortes d'exécutions s'appellent des représailles, et elles sont souvent un prélude de la guerre.

« Comme tout le corps de l'Etat prend sur son compte les injures faites par des étrangers à quelqu'un de ses concitoyens, on a trouvé qu'il n'était point injuste de supposer,

d'autre part, que chaque citoyen s'oblige subsidiairement pour les dettes de l'Etat, qui, en cas de représailles, est tenu de le dédommager de la perte qu'elles lui ont causée.

« Quand les représailles frappent un individu, il faut mettre cela au nombre des inconvénients inévitables dans une société civile, mais qui sont bien peu de chose en comparaison de ceux où l'on aurait été continuellement exposé dans l'indépendance de l'état de nature. »

Suivant Grotius, les *représailles* seraient mieux appelées des *reprisailles ;* suivant le même auteur, les ambassadeurs ne peuvent être l'objet de représailles, et l'on excepte des conséquences de ce droit, qui touche de si près au droit de la guerre, les femmes, les enfants, ce qui appartient aux gens de lettres ; c'est là une restriction d'humanité et de civilisation. Le même auteur, par raison d'intérêt commercial, excepte également les marchandises envoyées aux foires de l'Etat, qui délivre des lettres de représailles.

Au moyen âge on exerçait des représailles sans se pourvoir d'aucune espèce d'autorisation. Plus tard, en France, on s'adressa au Parlement, et lorsque le préjudice était justifié, le Parlement condamnait à le réparer la nation à laquelle appartenaient ceux qui l'avaient causé ; et, comme moyen d'exécution de son arrêt, il permettait de courir sus à tous les sujets de la nation condamnée. (Arrêts du Parlement de Paris des 12 juillet 1345 et 14 février 1392, cités par Chopin, *De domanio*, lib. III, tit. XXV, nos 1 et 5.) Enfin on comprit qu'un droit aussi important que celui d'autoriser des représailles, et qui pouvait avoir des conséquences aussi graves sur les relations internationales, ne devait être exercé que par le roi. Un édit de 1485, rendu au commencement du règne de Charles VIII, réserva ce droit à l'autorité royale. C'est ce qui avait été déjà fait en Angleterre dès le règne de Henri V. Les statuts 1 de ce prince au chapitre VII déclarent « que si des sujets du royaume sont opprimés en temps de paix par des étrangers, le roi accordera des lettres de marque en due forme à tous ceux qui auront à en souffrir. » Dans l'origine, l'expression *lettres*

de marque s'appliquait aussi aux *lettres de représailles*. Ce n'est que plus tard que l'on a fait une distinction, et que les mots *lettres de marque* ont été exclusivement employés pour désigner les commissions en course.

Le *Guidon de la mer*, qui a été rédigé en France, à la fin du seizième siècle, explique très-bien ce que sont les lettres de représailles, et quelle peut être leur utilité. On lit au chapitre X (Pardessus, *Lois maritimes*, tome II, pag. 410) :

§ 1. « Les lettres de marque ou de représailles se concèdent par le roy, prince, potentats ou seigneurs souverains, en leurs terres, quand, hors le faict de la guerre, les sujets de diverses obéyssances ont pillé, ravagé les uns sur les aultres, et que, par voye de justice ordinaire, droit n'est rendu aux interessez, ou que, par temporisation ou délais, justice leur est déniée.....

§ 3. « Le plus fréquent usage se pratique pour les marchands depredez sur mer, trafiquans en estrange pays, lesquels, en vertu d'icelle (lettre), trouvent par mer aucun navire des sujets de celui qui a toléré la première prinse, l'abordent, s'ils sont les plus forts, mettent en effet leurs représailles. »

Les représailles doivent avoir pour objet de réparer le dommage éprouvé, elles ne doivent procurer aucun bénéfice à ceux qui les exercent. Lors donc que ceux qui ont obtenu des lettres de représailles ont fait sur l'ennemi des captures dont la valeur égale le préjudice dont ils se plaignent, ils doivent cesser leurs hostilités privées ; et si la valeur des captures est supérieure à ce préjudice, on doit rendre la différence au peuple contre lequel les représailles ont eu lieu. Il paraît qu'au seizième siècle on n'observait pas ces règles bien rigoureusement, car l'auteur du *Guidon de la mer* se plaint des abus et des vexations qui se commettaient au moyen des lettres de représailles.

§ 4. « Et pour les grands abus qui se commettent èsdites lettres, deux restrictions y seroient requises : la première, que vraye estimation fut faicte en principal et interest de ce qui a esté pillé, tout ainsy comme si en jugement contradic-

toire l'impetrant eut obtenu effect en cause, et que la somme fut désignée esdites lettres, ou à l'attache d'icelles, afin qu'ayant fait reprinse, l'estimation fut faite au premier port de leur descente (appelé le substitut du procureur général du roy), de la valeur de la prinse, et les droits royaux ou d'amirauté levez, ce qui reste fut endossé ausdites lettres, et que certain temps fut limité, hors lequel elles seront prescrites. »

L'ordonnance de 1681 consacra un titre spécial aux lettres de représailles (titre X), et elle s'appliqua à remédier aux inconvénients qui avaient été signalés par le *Guidon de la mer*.

L'article 1er dispose que ceux des sujets du roi dont les vaisseaux ou autres effets auront été pris ou arrêtés *hors le fait de la guerre*, et qui voudront obtenir des lettres de représailles, devront faire constater judiciairement, par les juges des amirautés, le montant du préjudice par eux éprouvé. Il ne fallait pas que les lettres de représailles servissent à masquer des actes de piraterie ; et c'est ce qui serait arrivé, si l'on n'avait pas fixé à l'avance jusqu'à concurrence de quelle somme le porteur de ces lettres pouvait faire des prises. L'art. 6 disait que les représailles ne devaient pas s'élever au-delà du montant du préjudice éprouvé, et que, si la valeur des prises faites lui était supérieure, l'excédant devrait être restitué à ceux sur qui les prises avaient eu lieu. « Si la prise est déclarée bonne, la vente en sera faite par-devant le juge de l'amirauté, et le prix en sera délivré aux impétrants, sur et tant moins, et jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle les lettres auront été accordées ; et le surplus demeurera déposé au greffe, pour être restitué à qui il appartiendra. » Mais on prélève sur le montant des prises les frais tant de vente que de justice, ainsi que la dépense de l'armement. Sans cela, le porteur des lettres de représailles ne serait qu'imparfaitement dédommagé.

Les prises faites par les impétrants des lettres de représailles devaient être jugées comme celles qui étaient faites

en temps de guerre, et on y prélevait le dixième de l'amiral (art. 5). Enfin les impétrants devaient fournir une caution égale à la moitié de la valeur des objets qui leur avaient été enlevés. Cette caution était exigée pour répondre des abus et malversations que l'impétrant pouvait commettre en faisant usage des lettres de représailles. Aux termes de l'article 7, celui qui avait exercé des représailles devait inscrire au dos de ses lettres le reçu des deniers dont il avait obtenu la délivrance en justice, et en donner une bonne et valable décharge, qui devait être déposée au greffe de l'amirauté pour demeurer jointe à la procédure. Enfin, aux termes de l'art. 8, si l'exposé des lettres était reconnu faux, les impétrants devaient être condamnés à des dommages et intérêts, et à la restitution du quadruple des sommes par eux reçues.

Les lettres de représailles ne doivent être accordées qu'après que l'on a épuisé tous les moyens diplomatiques. Il faut que le souverain dont les sujets ont été lésés s'adresse, pour obtenir réparation, au souverain des pays où l'injustice a été commise. Et ce n'est qu'au cas où ce dernier souverain refuse de faire justice, que les représailles deviennent légitimes; car alors il s'est approprié la conduite de ses sujets, et ils deviennent, lui et son peuple, complices des déprédations qui ont été commises. Aussi l'art. 2 du titre des *Représailles* disait-il que le roi n'accorderait de lettres « qu'après avoir fait faire, par ses ambassadeurs, les instances en la forme et dans le temps portés par les traités faits avec les Etats et princes dont les sujets auraient fait les déprédations. »

En effet, plusieurs traités se sont occupés de la délivrance des lettres de représailles ; ils ont stipulé qu'elles ne pourraient être accordées que si, après un délai fixé par les parties contractantes, satisfaction n'était pas faite aux réclamations adressées par la voie diplomatique, et après un délai de quatre mois depuis la notification faite à l'ambassadeur de la nation contre laquelle les lettres de représailles pouvaient être données. L'article 16 du traité conclu à

Utrecht, entre la France et l'Angleterre, était relatif à cet objet. L'article 3 du traité de commerce conclu entre les mêmes puissances le même jour, 11 avril 1713, rappelait en substance les mêmes dispositions. Et les autres traités conclus à Utrecht, avec toutes les autres puissances, contenaient des dispositions analogues ; de sorte que les règles ci-dessus indiquées formaient, dans le siècle dernier, le droit public des nations.

Le dernier traité signé par la France et l'Angleterre, qui se soit occupé des lettres de représailles, est le traité de commerce conclu à Versailles le 26 septembre 1786. On lit dans son article 3 : « ..... Et ne seront données à l'avenir, par l'une desdites hautes parties contractantes, au préjudice et au dommage des sujets de l'autre, aucunes lettres de représailles, si ce n'est seulement au cas de refus ou de délai de justice, lequel refus ou délai de justice ne sera pas tenu pour vérifié, si la requête de celui qui demande lesdites lettres de représailles n'est communiquée au ministre qui se trouvera sur les lieux, de la part du prince contre les sujets duquel elles doivent être données, afin que dans le terme de quatre mois, ou plus tôt s'il se peut, il puisse faire connaître le contraire, ou procurer la juste satisfaction qui sera due. » Cet article n'est que la reproduction des principes généraux du droit public.

L'usage des lettres de représailles, assez fréquent au moyen âge, a été se restreignant toujours. Quelques expéditions brillantes ont été faites par ceux qui avaient obtenu ces lettres. Nous rappellerons l'expédition dirigée contre le roi de Portugal par le Dieppois Ango, en 1530. Les Portugais, jaloux de l'extension que prenait le commerce de Dieppe, coulèrent bas un navire qui appartenait à Ango. Justice ayant été refusée par le roi de Portugal, auquel François Ier avait écrit plusieurs lettres, Ango obtint du roi de France l'autorisation d'exercer des représailles, et il envoya dans le Tage une flotte de dix-sept voiles. Le roi de Portugal fut obligé de demander merci. (Vitet, *Histoire de Dieppe*, p. 485.)

Les dernières lettres de représailles qui aient été délivrées en France ont été données par Louis XVI, le 29 juin 1778, à des négociants de Bordeaux, dont les Anglais avaient capturé les navires sans motifs légitimes.

Les nations européennes paraissent avoir renoncé à l'usage des lettres de représailles. Toutes les difficultés se résolvent aujourd'hui par la voie diplomatique; cependant notre Code de commerce prévoit, dans son article 350, le cas où des lettres de représailles seraient accordées, et le résultat des captures par suite de délivrance de lettres de représailles est mis, comme la perte des effets assurés par suite de tout autre fait de mer, à la charge des assureurs. Les gouvernements doivent prendre des mesures pour empêcher leurs nationaux de les exposer à des représailles. C'est dans ce but que le législateur a inséré au Code pénal les articles suivants :

« 84. Quiconque aura, par des actes hostiles non approuvés par le gouvernement, exposé l'Etat à une déclaration de guerre, sera puni du bannissement, et si la guerre s'en est suivie, de la déportation.

« 85. Quiconque aura, par des actes non approuvés par le gouvernement, exposé des Français à éprouver des représailles, sera puni du bannissement. »

Ces dispositions prouvent bien que les lettres de représailles, si elles sont peu usitées maintenant, n'ont cependant pas cessé d'exister dans le droit public européen, qui n'en condamne pas l'usage. Si la France en délivrait jamais, la loi qu'il faudrait appliquer serait le titre X de l'ordonnance de la marine de 1681, car il n'y a pas été dérogé, et, depuis, aucune loi n'a été rendue sur ce sujet.

Les dernières lettres de représailles qui aient été demandées en France, à notre connaissance du moins, l'ont été sous Charles X, contre la régence d'Alger, par un nommé Rougemont; elles furent refusées par la voie gracieuse. Rougemont s'étant alors adressé au Conseil d'Etat, une décision du 19 avril 1826 jugea que la demande de lettres de représailles ne pouvait pas être adressée au chef de l'Etat par la voie contentieuse.

TITRE II.

Des lieux où peut s'exercer le Droit de prise.

CHAPITRE I.

PROŒMIUM. — De la haute mer.

La mer, pendant la paix, est le grand chemin de toutes les nations ; elle sert librement aux communications et aux échanges du négoce de toutes les régions du globe. Pendant la guerre, elle est un immense champ de bataille. La mer appartient à toutes les nations. Le principe de la liberté de la mer est universellement reconnu, il n'a trouvé de contradiction que de la part des États qui, follement enivrés de leur puissance maritime, ont prétendu à la propriété des mers. C'est ainsi qu'à une certaine époque Venise prétendit s'approprier la mer Adriatique, Gênes la mer Ligurienne, et que l'Espagne et le Portugal, sous l'autorité du pape Alexandre VI, prétendirent se partager les mers d'Amérique et celles des Indes. L'exemple de l'abaissement ou de l'anéantissement de ces États et l'appréciation exacte de la nature des choses ont sans doute effacé de l'esprit du gouvernement anglais la prétention qu'il avait affectée, dans le dix-septième siècle, d'avoir la souveraineté des mers qui baignent les côtes de la Grande-Bretagne. Ainsi, malgré l'opinion de Selden, de Jenkinson et de leurs adhérents [1], nul ne conteste aujourd'hui le principe de la liberté des mers pendant la paix et pendant la guerre : il est donc constant que, sur la *pleine mer*, le droit de prise peut être exercé librement par toutes les parties belligérantes.

[1] Voy. l'ouvrage de Selden, intitulé : *Mare clausum*, et le discours apologétique de la conduite de l'Angleterre à l'égard des nations neutres ; Londres. 1758, par Jenkinson, depuis lord Liverpool, ministre de la guerre du gouvernement britannique. Ce discours est traduit dans l'ouvrage de Rayneval, intitulé : *Liberté des mers*.

Le principe de la liberté des mers comporte deux exceptions : la première en ce qui touche les mers territoriales des neutres, la seconde en ce qui touche les mers closes.

SECTION Ier. — Mers territoriales des neutres. — Leur limite s'étend jusqu'à la portée du canon. — De leur inviolabilité.

On entend par mers territoriales les parties de la mer qui baignent les côtes d'un État et qui en sont comme les frontières ; ces portions de mer sont soumises à la souveraineté des États riverains. Cette exception au principe de la liberté des mers repose sur la nature même des mers territoriales et sur l'action immédiate, réelle et constante, que chaque gouvernement exerce ou peut exercer sur la partie des mers qui borde ses côtes.

En effet, tandis qu'aucune puissance humaine ne peut posséder et gouverner la haute mer, les portions de mer qui avoisinent les côtes peuvent être, et sont réduites, sous la puissance et le domaine souverain des nations riveraines.

De la côte, chaque puissance peut, dans une certaine zone, mesurée par la portée du canon, imposer et faire respecter ses lois. Il n'y a pas là une possession matérielle des flots, dont la mobilité et la fluidité échappent à toute action de ce genre ; mais il y a là une domination directe et continue, qui place les mers territoriales sous la police immédiate des gouvernements riverains, de la même manière que chaque État est maître des fleuves, des lacs, des rivières et cours d'eau qui sillonnent son territoire.

On a discuté sur les limites des mers territoriales, mais le principe même de l'appropriation de ces mers sert à en fixer les limites, et, il faut le reconnaître, la portée du canon, placé à terre, est la seule limite réelle et vraie des mers territoriales. Aucune mesure générale n'a été arrêtée à cet égard entre les différents peuples. Mais il paraît que l'œil exercé des marins et des gardiens des côtes se trompe peu sur la portée du canon [1].

[1] Hautefeuille, *Des droits et devoirs des neutres en temps de guerre*, t. Ier, p. 241

Quoique, d'après le droit public, il soit généralement admis que la limite des mers territoriales est fixée par la portée du canon et non par une étendue déterminée par les puissances neutres, le gouvernement hawaïen a déclaré, par la publication d'une ordonnance du roi Kamehameha, en date du 16 mai 1854, que la neutralité s'étendrait à la distance d'une lieue marine autour de chacune des îles Sandwich et dans les chenaux qui les séparent entre elles, et que les prises faites dans ce rayon seraient illégales. (*L'Écho du Pacifique*, cité par le *Journal de Rouen* du 26 juillet 1854.) En cette circonstance, le gouvernement hawaïen n'a pas procédé avec une parfaite régularité; il aurait dû se borner à parler de la portée du canon. C'est que le roi Kamehameha n'est, peut-être, pas bien au fait du droit public européen.

Du principe que les mers territoriales sont sous le domaine souverain des États riverains, il suit que si ces États sont neutres, à peine de violation de leur territoire, les belligérants ne peuvent ni se poursuivre ni se combattre dans ces mers. Les Etats neutres dont les côtes seraient ainsi le théâtre de combats et de captures auraient le droit de faire cesser ce trouble, apporté à leur neutralité, par l'emploi de la force. Tous les publicistes sont d'accord sur ce point que les mers territoriales des neutres, leurs rades, havres et ports, doivent être respectés par les belligérants.

[Quant aux prises qui seraient faites dans un port étranger ami ou neutre, ou sous le canon d'une forteresse d'une puissance aussi amie ou neutre, elles ont toujours été défendues par le droit des gens et par les traités anciens et nouveaux conclus entre les puissances. Et cela quoique la chasse ou l'attaque eût commencé en pleine mer, ou autrement hors de la portée du canon.]

Ce dernier point n'est pas aussi universellement admis. M. Merlin (*Répert.*, v° *Prises maritimes*, § 4, n° 2) cite, comme étant opposés, Casaregis, dont l'opinion est suivie par Besoldus (*De jure territoriali*, ch. III, n° 4), par Loccenius (*De jure maritimo*, liv. Ier, ch. VIII, n° 10), et par plusieurs autres auteurs. C'est qu'à l'exemple de ce qui se pra-

tique, suivant lui, à la chasse des bêtes fauves, on peut poursuivre et prendre, jusque sous le canon et sur les côtes d'un pays neutre, le vaisseau ennemi qu'on a attaqué en pleine mer. Bynkershoek émet la même doctrine : « Territorium communis amici valet ad prohibendam vim quæ « ibi inchoatur ; non valet ad exhibendam quæ extra territorium inchoata, dum fervet opus, in ipso territorio continuatur. » (*Quæstiones juris publici*, liv. Ier, ch. VIII.)

Mais, répond Azuni (*Droit maritime de l'Europe*, tome II, p. 286), « il est facile de reconnaître la frivolité de cette opinion et l'insignifiance de la comparaison. En effet, dès que l'ennemi poursuivi est arrivé sous le canon ou dans la mer territoriale d'une puissance amie et neutre, il doit être considéré comme étant dans un asile sacré et sous la protection de la nation amie et pacifique. S'il était permis de le poursuivre jusque sur les parages des neutres, pourquoi ne pourrait-on pas aussi le faire dans le port même, et incendier la ville où il se serait réfugié ? »

« Ajoutons, dit Merlin, qu'il n'y a rien de moins constant, même par rapport à la chasse des bêtes fauves, que le prétendu droit de suite dont argumente si mal à propos Casaregis. » (V. l'art. *Chasse*, § 24, n° 5.)

La jurisprudence anglaise déclare aussi que les navires qui se trouvent dans une mer territoriale neutre n'y peuvent être ni poursuivis ni saisis.

Dans une requête adressée le 11 octobre 1675 au Conseil du roi d'Angleterre, Charles II, sir Leoline Jenkins, juge de la Cour d'amirauté, s'exprime ainsi relativement à la prise d'un navire hambourgeois faite dans les eaux d'Angleterre par un corsaire français.

« Ce navire hambourgeois, étant pris dans les domaines de Votre Majesté, et étant destiné à l'un de vos ports, ne doit-il pas être mis en liberté par l'ordre de Votre Majesté, bien que s'il eût été pris en pleine mer en dehors de ses domaines, il eût été de loyale prise ? Je suis humblement d'avis qu'il doit être mis en liberté, sur la preuve claire et évidente qu'il était dans les domaines du roi au moment de

la prise, qu'il déclare, dans sa première requête, avoir eu lieu en mer, à huit lieues en face d'Harwich. Le roi Jacques, par une proclamation du 2 mars 1604, ... ordonne que tous vaisseaux étrangers, une fois entrés dans le domaine du roi, et se trouvant, bien entendu, dans les parages indiqués par ses ordonnances, seront en sûreté et à l'abri de tout dommage, ou que, dans le cas de capture, ces mêmes vaisseaux seront restitués. . . . . » (*Vie et ouvrages de sir Leoline Jenkins*, tome II, p. 727.)

La jurisprudence anglaise a aussi décidé, en 1805, que les prises faites par des croiseurs stationnés dans les baies, rivières ou embouchures de fleuves neutres, c'est-à-dire dans un territoire maritime neutre, étaient nulles. Nous trouvons, en effet, une décision de sir Williams Scott, juge de la Cour d'amirauté d'Angleterre, qui a annulé, en 1805, une prise faite, à l'embouchure du Mississipi, par le navire anglais *the Anna*. (*Robinson's admiralty reports*, vol. V, p. 373.)

Parmi les auteurs les plus récents, l'Américain M. Wheaton pose un principe analogue : « Il n'y a pas d'exception à la règle suivante : qu'une entrée volontaire sur un territoire neutre, avec des dessins hostiles, est *absolument* illégale. » (*Elements of international law*, tome II, p. 87, § 9 de l'édition française.)

M. Hautefeuille ajoute : « L'inviolabilité du territoire maritime neutre est fondée tout entière sur le respect dû à la souveraineté du peuple propriétaire. Or, il est évident que cette souveraineté ne change pas de nature par le fait que le combat a commencé à quelque distance du territoire réservé ; que l'offense commise à l'égard du peuple possesseur réside non dans le fait de commencer ou de finir le combat, mais dans le fait même de combattre, fait caractéristique de la souveraineté dont il est l'attribut. » (*Loc. cit.*) La chaleur du combat, qui emporte les belligérants, peut bien être une *circonstance atténuante* aux yeux du souverain dont la juridiction est violée ; mais la violation n'en est pas moins flagrante, et il est impossible d'admettre que le combat

puisse continuer légitimement sur le territoire maritime neutre, *dum fervet opus*, pourvu que les hostilités aient commencé hors de ce territoire. Poser cette exception au principe, ce serait détruire la règle elle-même.

Aussi est-il très-remarquable que cette prétendue exception n'a été admise dans aucun des traités et règlements, si nombreux cependant, qui sont intervenus pour consacrer l'inviolabilité du territoire maritime neutre. Loin que ces traités et règlements contiennent cette exception, le règlement de l'empereur d'Autriche, du 7 août 1803, fait défense expresse de *combattre*, de *poursuivre*, d'*attaquer* et de *visiter* aucun bâtiment neutre dans les mers soumises à sa domination. La défense de combattre et d'exercer aucune violence dans les mers neutres est spécifiée, en termes absolus, dans le règlement du grand-duc de Toscane du 1er août 1778, et par le traité de paix, entre le dey d'Alger et le Portugal, du 14 juillet 1813.

Nous citerons, comme consacrant la doctrine universellement admise, un traité de 1495, passé entre la cour de Madrid et celle de Londres, art. 19; 1604, art. 10, entre les mêmes puissances; ainsi que d'autres traités de 1630, 1667 et 1670, toujours entre les mêmes puissances; 1641, art. 12, entre l'Espagne et le Danemark; 1648, art. 23, entre l'Espagne et les Provinces-Unies; 1667 et 1670, entre l'Angleterre et la Hollande; 1713, les traités d'Utrecht, entre la France, la Hollande, l'Angleterre et l'Espagne; 1715, art. 19, entre l'Espagne et le Portugal; 1725, art. 3 et 5, entre l'Espagne et l'Autriche: 1742, art. 33, entre la France et le Danemark; 1742, entre le Danemark et l'Espagne. (V. Hautefeuille, tome II, p. 61 et 62.)

Nous donnons le texte de quelques traités plus récents.

Traité d'amitié et de commerce entre les Etats-Généraux des Pays-Bas et les Etats-Unis d'Amérique, 8 octobre 1782. — Art. 5. LL. HH. PP. les Etats-Généraux des Pays-Bas et les Etats-Unis de l'Amérique tâcheront, autant qu'il est de quelque manière en leur pouvoir, de défendre et protéger tous les vaisseaux et autres effets appartenant aux sujets et habitants respectifs ou à quelqu'un d'iceux, dans leurs ports ou rades, mers internes, passages, rivières, *et aussi loin que leur jurisdiction s'étend en mer*, et de recouvrer et faire restituer aux vrais proprié-

taires, à leurs agents ou mandataires, tous les vaisseaux et effets qui seront pris dans leurs jurisdictions.

Traité de commerce entre la Suède et les Etats-Unis d'Amérique, 3 avril 1783. — Art. 1er. S. M. Suédoise fera usage de tous les moyens qui sont dans son pouvoir pour protéger et défendre les vaisseaux et effets appartenant aux citoyens ou habitants des Etats-Unis de l'Amérique septentrionale, *qui seront dans les ports, havres ou rades, ou dans les mers près des pays, isles, contrées, villes et places de sa dite Majesté*, et fera tous ses efforts pour recouvrer et faire restituer aux propriétaires légitimes tous les vaisseaux et effets qui leur seront pris dans l'étendue de sa jurisdiction.

Traité de commerce entre la Grande-Bretagne et la France, 26 septembre 1786. — Art. 41. LL. MM. ne souffriront point que *sur les côtes à la portée du canon, et dans les ports et rivières de leur obéissance*, des navires et des marchandises des sujets de l'autre soient pris par des vaisseaux de guerre, ou par d'autres, qui seront pourvus de patentes, de quelque prince, république ou ville quelconque; et, au cas que cela arrive, l'une et l'autre partie emploieront leurs forces unies pour faire réparer le dommage causé.

Traité entre la France et la Russie, 22 janvier 1787. — Art. 28. En conséquence de ces principes, les hautes parties contractantes s'engagent réciproquement, en cas que l'une d'entre elles fût en guerre contre quelque puissance que ce soit, de n'attaquer jamais les vaisseaux de ses ennemis que hors de la portée du canon des côtes de son allié. Elles s'obligent de même, mutuellement, d'observer la plus parfaite neutralité dans les ports, havres, golfes et autres eaux comprises sous le nom d'eaux closes, qui leur appartiennent respectivement.

Traité entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, 29 octobre 1795. — Art. 25. Aucune des deux parties ne souffrira que les vaisseaux ou effets appartenant aux sujets ou citoyens de l'autre soient *pris à une portée de canon de la côte, ni dans aucune des baies, rivières ou ports de leurs territoires, par des vaisseaux de guerre ou autres*, ayant lettres de marque de prince, république ou Etat, quels qu'ils puissent être. Mais, dans le cas où cela arriverait, la partie dont les droits territoriaux auraient été ainsi violés fera tous les efforts dont elle est capable pour obtenir de l'offenseur pleine et entière satisfaction, pour le vaisseau ou les vaisseaux ainsi pris, soit que ce soient des vaisseaux de guerre ou des navires marchands.

Traité entre l'Espagne et les Etats-Unis, 27 octobre 1795.—Art. 6. Chaque partie s'efforcera, par tous les moyens en son pouvoir, de protéger et de défendre les vaisseaux et autres effets appartenant aux habitants ou sujets de l'autre, qui *se trouveront dans l'enceinte de sa jurisdiction, soit par mer, soit par terre*; et fera tous ses efforts pour recouvrir et faire restituer aux vrais propriétaires leurs vaisseaux et effets qui pourraient leur avoir été pris dans l'enceinte de sadite jurisdiction, qu'elle soit ou non en guerre avec la puissance dont les sujets ont pris possession desdits effets.

Les règlements intérieurs publiés par le grand-duc de Toscane, par le Congrès américain, par Catherine, impératrice de Russie, et par l'empereur d'Autriche, ne sont pas moins formels.

Ces divers règlements sont ainsi conçus :

Réglement du grand-duc de Toscane, 1er août 1778. — Art. 1er. Il ne pourra s'exercer aucun acte d'hostilité entre les puissances belligérantes dans le port et rade de Livourne, dans l'enceinte formée au levant, comme au ponant du littoral et de la tour et ligne des roches de Mélorie, et dans les mers adjacentes aux autres ports, échelles, tours et plages du grand-duché, il ne pourra se commettre aucun acte d'hostilité dans l'espace qui se trouve sous la portée du canon, et, en conséquence, dans l'espace susdit, il sera défendu toute sorte de déprédation, poursuite, sommation, visite, et généralement toute sorte d'acte de violence et de supériorité ; les bâtiments de toutes les nations devant y jouir d'une sûreté entière, en vertu de la protection que nous leur accordons dans les mers adjacentes de notre grand-duché.

Proclamation du Congrès américain, du 9 mai 1778. — Le Congrès ayant été informé qu'il a été fait des violences par des vaisseaux américains à des nations neutres, en se saisissant des navires appartenant à leurs sujets, et sous leur pavillon, et en prenant ceux de l'ennemi, tandis qu'ils se trouvaient sous la protection de côtes neutres, contre l'usage et la coutume des nations, ordonne, enjoint et commande, à tous capitaines, commandants et autres officiers maritimes appartenant à aucuns vaisseaux armés américains, *de ne prendre, ni saisir, ni piller aucuns bâtiments ou vaisseaux de nos ennemis se trouvant sous la protection de côtes, nations ou princes neutres, sous peine d'en être punis ainsi qu'ils le méritent.*

Règlement de l'impératrice de Russie pour les armateurs particuliers, 31 décembre 1787. — Art. 2. Les armateurs russes pourront poursuivre les vaisseaux de guerre et marchands ennemis, les attaquer, prendre ou détruire partout où l'occasion s'en présentera, excepté le cas où le vaisseau ennemi, en cherchant un abri, se mettra à temps sous la portée du canon d'un port ou des côtes d'une puissance neutre. Ils ne doivent non plus se permettre aucune hostilité dans les ports et rades appartenant aux puissances neutres, avant que les vaisseaux ennemis ne s'éloignent au delà de la portée du canon.

Ordonnance de l'empereur d'Autriche, 7 août 1803. — Art. 11. Comme tous les vaisseaux, sans exception, doivent jouir de la protection qui dérive de la neutralité et d'une parfaite sécurité *dans tous les ports, rades et côtes soumises à notre domination*, on ne permettra point qu'il soit exercé des hostilités par un ou plusieurs vaisseaux des puissances en guerre dans lesdits ports et *à une distance d'une portée de canon des côtes*, ni conséquemment qu'il soit livré de combat, poursuivi, attaqué, visité ou saisi de bâtiments.

TRIBUNAL DE CASSATION. — 23 *ventôse an VII.*

Un navire, quoique non muni d'un passeport et d'un rôle d'équipage en règle, peut être admis à prouver qu'au moment de sa capture il était sous le canon d'un port d'une nation neutre ; et il ne peut être confisqué, sous prétexte que l'irrégularité de ses pièces de départ le fait considérer comme pirate.

LE SAINT-MICHEL *contre* LE HARDI *et* LA COQUETTE.

« LE TRIBUNAL, — Attendu que, devant le tribunal civil du dépar-

tement des Basses-Pyrénées, les demandeurs en cassation avaient articulé et demandé à faire preuve que le vaisseau *le Saint-Michel* avait été pris par les corsaires *le Hardi* et *la Coquette* sous le canon de Bilbao, où se rendait ledit navire, et, par conséquent, sur le territoire espagnol; que le tribunal civil du département des Basses-Pyrénées a rejeté l'admission de cette preuve, sous prétexte que *le Saint-Michel*, n'ayant point ses passeport et rôle d'équipage en règle, devait être réputé forban, et, par conséquent, ne devait pas jouir de la protection du gouvernement espagnol; que, sous ce rapport, ledit tribunal a fait une fausse application de l'art. 4, relatif aux forbans, tit. IX, ord. de la marine 1681, et qu'il est également contrevenu tant à l'art. 7, tit. X, *Des rapports et congés*, de la même ordonnance, qu'aux art. 1er et 2, tit. XX, ord. 1667: — Par ces motifs, — Casse et annule le jugement rendu par le tribunal civil du département des Basses-Pyrénées, le 19 messidor dernier. »

Tribunal de Cassation. — 14 *ventôse an VII.*

Un croiseur français ne doit pas faire de prise dans le territoire maritime d'une nation neutre.

La Christiana *contre* le Patriote.

(Voy. cette décision ci-dessous, tit. III, chap. Ier).

Conseil des prises. — 27 *thermidor an VIII.*

Est nulle la capture faite à demi-lieue du territoire d'une puissance neutre, alors surtout que le bâtiment capturé paraît neutre.

L'Effronté *et* la Légère *contre* la Perle.

Le navire *la Perle*, sous pavillon américain, parti de New-York pour Saint-Sébastien, sous la consignation de Jean Holmière, fut pris par le corsaire *l'Effronté*, le 30 nivôse an VII. Le corsaire *la Légère*, voulant concourir à cette prise, jeta quelques hommes à bord de ce navire, qui fut conduit le même jour au port de Socoa.

Toute la contestation roulait sur deux points principaux: le lieu où le navire *la Perle* avait été pris, et la régularité ou l'irrégularité du passeport et du rôle d'équipage trouvés à bord de ce navire.

Le capturé prétendait que la prise avait été faite sous le canon du fort Saint-Sébastien, et il se plaignait de cette violation du droit des gens.

Le capteur soutenait, au contraire, que le droit des gens n'avait pas été violé, et que la prise n'avait été faite qu'à trois lieues de Saint-Sébastien.

En fait, le capturé avait raison, la capture avait eu lieu dans les eaux espagnoles. — M. Portalis, commissaire du gouvernement, déposa les conclusions suivantes:

« La capture du navire *la Perle* n'ayant été faite qu'à une demi-lieue d'un port d'Espagne, que faut-il penser de la validité ou de l'invalidité de cette capture?

« Il serait inutile de discuter les divers systèmes qui ont été publiés relativement aux droits de chaque souverain sur les mers qui environnent son empire. Ces systèmes n'offrent que des questions d'école,

abandonnées depuis longtemps à la dispute et à la discussion des publicistes.

« Mais, par le droit conventionnel des puissances maritimes et par la coutume générale, il est reconnu qu'un corsaire ne peut se permettre aucun acte d'hostilité, ni même aucune visite, contre un navire ennemi ou prétendu tel, si ce navire n'est à une distance convenable du territoire de toute puissance neutre. Cette distance a été fixée à deux lieues.

« Plusieurs auteurs avaient déterminé la distance que tout armateur en course doit respecter, par la portée du canon ; mais on a très-judicieusement observé qu'il est plus raisonnable de décider que toute prise faite à moins de deux lieues de distance des côtes du pays neutre est contre le droit des gens, quoiqu'il n'y ait sur la côte ni forteresse ni canons ; car le territoire neutre doit être respecté, indépendamment de la force, et à cause de lui-même [1].

« Il faut rendre justice à nos temps modernes : on a cherché à diminuer les maux de la guerre. Ce sont moins les jalousies de juridiction que les principes d'une philosophie plus humaine qui ont fixé le droit conventionnel des puissances maritimes sur les égards respectifs qu'elles se doivent : de là, elles ont cherché à transformer les prérogatives de leur souveraineté en droit d'asile pour les navigateurs ; et, sous ce point de vue, les rivalités même de pouvoir, avouées par l'humanité, ont mérité d'être consacrées comme utiles au bien du commerce et au bonheur universel des nations.

« Des doutes s'élèvent encore sur la fixation du territoire de chaque souverain, quand il ne s'agit que de l'intérêt particulier de ses Etats. Ainsi, le vœu des publicistes les plus estimables est de restreindre le plus que l'on peut les prétentions de territoire, lorsque ces prétentions ne sont motivées que par des idées ambitieuses ou fiscales : mais comme, dans la question présente, la règle des deux lieues suppose moins dans les souverains le désir d'étendre leur domination que celui de protéger le malheur et de lui offrir un asile, cette règle a été applaudie et adoptée comme un vrai bien public.

« Dans la cause présente, M. l'ambassadeur d'Espagne a réclamé. Le ministre des relations extérieures, écrivant au ministre de la justice, l'a invité à rappeler les règles internationales à tous les tribunaux qui étaient alors chargés de la matière des prises. La capture soumise à la décision du Conseil ne peut donc être autorisée, si elle a été faite à moins de deux lieues de distance d'un port ou d'une côte espagnole. Or, il est démontré, en point de fait, que la capture du navire *la Perle* a été faite à demi-lieue du port de Saint-Sébastien ou de celui du *Passage*. Donc, elle offre une violation manifeste du droit des gens et de la foi publique ; et ce n'est pas vis-à-vis d'un allié fidèle que l'on peut tolérer une pareille violation, aussi condamnable aux yeux de l'humanité qu'à ceux de la politique. »

Après cette discussion, M. le commissaire du gouvernement dit qu'il n'aurait pas besoin d'examiner les autres motifs de nullité de la prise. Toutefois, il établit la régularité du passe-port, et termine en disant :

« On n'a pu, dans aucun temps, soupçonner la propriété ennemie ; en fin de cause, tout a révélé la propriété française.

[1] Voyez Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, t. II, p. 61. — Voyez également Emérigon, *Assurances*, t. Ier, p. 448.

« Aussi, les armateurs du corsaire *la Légère* n'ont pas hésité à se départir de toutes leurs prétentions, quand ils ont connu les faits.

« Le citoyen Compte, négociant de Bordeaux, ne s'en est pas tenu à un désistement pur et simple : *J'ai armé*, dit-il, *contre l'ennemi, non contre mes concitoyens ; je sais servir l'Etat, mais j'ignore l'art de dépouiller mes frères, et je renonce à la prise.*

« Cet exemple mérite d'être proclamé. Il nous console des abus que nous avons trop souvent à réprimer.

« La capture du navire *la Perle* a donc été un attentat au droit des gens, et un acte hostile même contre les Français. L'invalidité est donc évidemment constatée.

« Je conclus à ce que l'arrestation et la prise du navire *la Perle* soient déclarées invalides.

« Le Conseil décide que la prise du navire *la Perle* et de son chargement, faite par les corsaires français *la Légère* et *l'Effronté*, est nulle et de nul effet. »

Conseil des prises. — 19 *octobre* 1808.

Les rades ne participent de l'immunité des mers territoriales que jusqu'à la portée du canon de la côte.

Le Tilsitt *contre* le Daniel Frederick.

Le 14 juin 1808, le corsaire français *le Tilsit* a capturé, par le travers de la pointe de Brusterol, à la hauteur de Pillau, le navire américain *le Daniel Frederick*, qui y était mouillé à la distance de trois à quatre lieues de la terre.

L'affaire portée au Conseil des prises, on disait, pour faire annuler la capture, qu'elle avait eu lieu dans la rade de Pillau, et, par conséquent, dans une mer territoriale du roi de Prusse ; et les baies, ajoutait-on, et les golfes appartiennent à l'Etat dans lequel ils sont situés.

Et, pour le prouver, on citait :

1° L'art. 1er du tit. VIII du liv. VII de l'ordonnance de 1681, lequel est ainsi conçu : « Voulons que les rades soient libres à tous vaisseaux de nos sujets et alliés, dans l'étendue de notre domination ; faisons défense à toute personne, de quelque qualité et condition qu'elles puissent être, de leur apporter aucun trouble et empêchement, à peine de punition corporelle ; »

2° L'opinion de Valin, sur l'art. 24 du tit. IX du liv. III de la même ordonnance, où il dit qu'une prise serait illégitime, si elle était faite dans un port étranger, ami ou neutre, ou dans une rivière du pays ennemi ;

3° La doctrine de Hubner, dans son *Traité de la saisie des bâtiments neutres ;*

4° Celle de M. Azuny, dans son *Système universel des principes du droit maritime de l'Europe*, ouvrage dont la seconde édition porte le titre de *Droit maritime de l'Europe* : « Par l'effet de l'empire de la mer, dit cet auteur, tout port doit être regardé comme appartenant à l'Etat dans lequel il est situé ; il est, par conséquent, sujet à la juridiction du prince-régnant. » Les obligations relatives aux ports pour les navires qui y abordent, « sont, ajoute-t-il, également applicables aux baies et aux golfes, attendu qu'ils font aussi partie de la souveraineté du prince dans la domination et le territoire duquel ils se trouvent également pla-

cés sous sa garde et sa sauvegarde. En conséquence, l'asile accordé dans une baie n'est pas moins inviolable que celui d'un port; et tout attentat commis dans l'un comme dans l'autre doit être regardé comme une violation manifeste du droit des gens. »

M. le procureur général Collet-Descotils a ainsi réfuté ces moyens :

« Le Conseil sait qu'après de longs débats entre les publicistes, sur l'étendue que l'on devait donner à la franchise de la mer territoriale, cette étendue a été définitivement fixée, par le droit commun, à la portée du canon du rivage.

Cette distance est celle qui a été adoptée par l'impératrice de Russie, dans son règlement sur les armateurs, du 31 décembre 1787, art. 2; par le grand-duc de Toscane, Pierre Léopold, dans son règlement du 1er août 1778, art. 1er; par la république de Gênes, dans son manifeste du 1er juillet 1779, art. 1er, et par la république de Venise, dans son édit du 9 septembre 1779, art. 9.

« Mais les réclamants font une distinction entre la côte et les golfes, baies et rades; et ils prétendent que les navires qui s'y retirent sont sous la protection des souverains auxquels appartiennent les côtes.

« Je sais qu'ils ont cité, à l'appui de ce moyen, l'opinion d'un publiciste qui jouit d'une juste célébrité ; mais je sais aussi que cet auteur, dans la seconde édition de son ouvrage, a modifié, en partie, l'opinion qu'il avait émise dans la première.

« Celle de Valin n'est point favorable à la cause des réclamants, comme on le suppose. Quant à celle de Hubner, *on demande*, dit-il, *si dans les rades foraines des ports ou des pays neutres les belligérants ont le droit d'y visiter ou d'y saisir des bâtiments*. Il répond que *les arguments pour et contre paraissent décider cette question en faveur de la négative*. Au reste, il finit par dire : *Quelque difficile qu'il soit de déterminer au juste jusqu'où s'étend sur la mer le domaine du maître des côtes, il est assez constant qu'il va néanmoins aussi loin que la portée de son artillerie, dont il peut toujours se servir pour avertir efficacement ceux qui oublient qu'ils en violent les droits.*

« Dans l'affaire présente, il est moins question d'examiner quelle est l'opinion des auteurs sur le point en question, que de connaître la règle que l'on doit suivre d'après le droit commun établi par les différentes puissances de l'Europe.

« Des baies, les unes sont fermées, c'est-à-dire défendues; les autres sont ouvertes et sans défense, et il paraît que celle qui renferme la rade de Pillau est de cette dernière nature. Cette rade n'est, par conséquent, qu'une rade foraine, dans la partie au delà de celle de son étendue qui peut être défendue ou protégée par l'artillerie du port.

« Or, les prises faites par le corsaire *le Tilsitt* l'ont été toutes bien au delà de cette étendue, puisque, suivant les déclarations du capteur, elles l'ont été entre trois et quatre lieues de la terre, et que, d'après les déclarations des capturés, elles l'ont été, les unes à environ trois lieues de la terre, d'autres, comme celle du *Daniel-Frederick*, à deux ou trois lieues, et d'autres à plus de deux lieues.

« Par le règlement du grand-duc de Toscane, du 1er août 1778, art. 1er, il est dit *qu'il ne pourra être fait aucune prise dans les mers adjacentes aux ports toscans, échelles, tours et plages, ni commis aucun acte d'hostilité dans l'espace qui se trouve sous la portée du canon*.

« L'art. 1er de l'édit de la république de Gênes, du 1er juillet 1779, est ainsi conçu : *Il ne pourra se commettre aucune hostilité entre les puis-*

sances belligerantes, dans les ports, golfes et plages de notre domination, à la distance qui se trouve sous la portée du canon.

« La république de Venise, dans son édit du 9 septembre 1779, art. 9, ordonna aussi qu'il *ne pourrait s'exercer, dans les ports, rades et plages de sa domination et dans toutes les mers adjacentes, aucun acte d'hostilité qu'au delà de la portée d'un gros canon de batterie.*

« Voici en quels termes est conçu l'art. 2 du règlement sur la course, de S. M. l'impératrice de Russie, du 31 décembre 1787 : *Les armateurs russes pourront poursuivre les vaisseaux de guerre et marchands ennemis, les attaquer, les prendre ou détruire partout où l'occasion s'en présentera, excepté le cas où le vaisseau ennemi, en cherchant un abri, se mettra à temps sous la portée du canon d'un port ou des côtes d'une puissance neutre. Ils ne doivent non plus se permettre aucune hostilité dans les ports et rades appartenant aux puissances neutres, avant que les ennemis se soient éloignés au delà de la portée du canon.* J'observe, sur cette dernière disposition, qu'il est égal qu'un navire se soit éloigné du port au delà de la portée du canon, ou qu'il s'y soit tenu à l'ancre.

« Le Conseil voit, par les citations que je viens de faire, que l'on doit regarder comme un principe généralement reconnu que les rades et les baies ne mettent à l'abri les navires qui y ont jeté l'ancre, qu'autant que ces navires se sont tenus sous la protection du canon du port ou de la côte.

« Or, c'est ce que n'a point fait le navire *Daniel-Frederick*. Il était mouillé sur une seule ancre, à plus d'une double portée de canon, soit de Pillau, soit de la côte ; et s'était tenu tout prêt à mettre à la voile, s'il n'obtenait pas l'admission du port. Il est indifférent que le capitaine et le subrécargue fussent à terre ou n'y fussent pas; car cette demande de leur part ne peut former un titre ni pour ni contre eux.

« De là, je tire cette conséquence qu'il n'y a point eu de violation de la mer territoriale de S. M. le roi de Prusse, dans la prise du navire *Daniel-Frederick*; et que les réclamations faites par M. l'ambassadeur de S. M. le roi de Prusse, en faveur des capturés, ne doivent leur existence qu'à un exposé inexact, fait par les capturés, des vraies circonstances de la capture. »

Du 19 octobre 1808, décision du Conseil des prises, par laquelle la prise du navire *Daniel-Frederick* est déclarée valable.

Quatre autres navires qui avaient été pris le même jour par le même corsaire, et dans les mêmes circonstances, ont été également jugés de bonne prise, dans la même séance.

Conseil d'État. — 4 *août* 1819.

Des dommages-intérêts ne sont pas dus aux propriétaires d'un bâtiment capturé dans les eaux d'une puissance neutre, par le seul fait que la capture a eu lieu dans des eaux neutres, si d'ailleurs le capturé n'allègue aucune circonstance qui établisse la mauvaise foi du capteur.

D'ailleurs la réception des pièces de bord, sans inventaire, sans réserve ni protestation, élève une fin de non-recevoir contre toute demande en dommages et intérêts, que le capturé formerait ultérieurement.

le Two-Generals *contre* le Loup *et* la Minute.

Le 30 août 1811, les deux corsaires *le Loup* et *la Minute*, en vertu de

l'association qu'ils avaient faite, capturèrent le navire américain *Two-Generals*, dans les mers territoriales du Danemark. Le tribunal de l'amirauté de Copenhague fut saisi de la demande en mainlevée et en dommages et intérêts formée par le capturé. Mais le tribunal se déclara incompétent pour statuer sur cette demande, et, plus tard, la capture fut annulée par le tribunal compétent, et les capteurs par la renonciation volontaire qu'ils ont faite de la prise et de ses papiers, ont reconnu l'illégitimité de cette capture; mais, le 2 novembre 1815, M. Lecourtois, propriétaire et capitaine du *Two-Generals*, a présenté requête au roi, en son Conseil d'Etat, pour être autorisé à faire citer devant le Comité du contentieux les sieurs Ricot fils, armateur du corsaire *le Loup*, et Pothier, armateur du corsaire *la Minute*, pour, en raison des faits ci-dessus rappelés, s'entendre, lesdits armateurs, capitaines et équipages et leurs cautions, condamner à payer les dommages et intérêts résultant, pour le sieur Le Courtois, de ladite capture et afin d'être procédé à la liquidation des dommages et intérêts, renvoyer les parties devant tel tribunal de commerce qu'il plairait à Sa Majesté de désigner.

Le 4 janvier 1817, les armateurs du *Loup* et de *la Minute* ont conclu à ce qu'il plût au roi déclarer le sieur Le Courtois purement et simplement non recevable et le condamner aux dépens.

Le 4 août 1819, intervint l'ordonnance suivante :

LOUIS, etc. ; Vu les règlements de 1778 et du 2 prairial an XI, sur les prises ;

Considérant que, bien que le bâtiment ait été capturé dans les eaux du Danemark, il ne résulte pas nécessairement de ce fait que les capteurs aient agi de mauvaise foi ; que le sieur Le Courtois n'allègue aucune autre circonstance qui établisse cette présomption ; considérant d'ailleurs que le capturé a reçu ses pièces de bord sans inventaire, sans réserve et sans protestation :

ART. 1er. La requête du sieur Le Courtois est rejetée. — ART. 2e. Le sieur Le Courtois est condamné aux dépens.

SECTION II. — Des côtes non fortifiées.

Les belligérants doivent s'abstenir de tout acte d'hostilité dans les mers territoriales des puissances neutres, parce qu'un acte d'hostilité dans les limites de ces mers serait une atteinte à la souveraineté des princes neutres. Outre cette raison de droit, on peut dire, avec M. Ortolan, qu'il existe une raison de fait qui doit faire prohiber les hostilités à la distance de la portée du canon. C'est que des dommages pourraient être causés sur terre aux propriétés et aux habitants des pays riverains. Mais que décider si les belligérants, se trouvant en vue d'une côte inculte, inhabitée, dénuée de tout signe de la puissance territoriale de la nation à laquelle elle appartient, se laissent entraîner à combattre dans les limites de la mer territoriale neutre ? « Nous

pensons, dit-il, que les circonstances de faits pareils devraient entrer en ligne de compte comme causes d'excuse, sauf inhabitablement l'obligation, qui existe toujours, des réparations qui seraient dues au pays neutre, si le combat avait occasionné un dommage quelconque. » (*Diplomatie de la mer*, tom. II, Liv. III, ch. VIII, p. 243.)

Sans doute, dans le cas supposé, l'oubli des limites fixées par le droit des gens peut être moins grave que si ce combat illicite avait eu lieu sous la portée réelle du canon d'un port ou d'une forteresse; mais cela n'en constitue pas moins une violation précise des mers territoriales; de sorte que toute prise faite dans ces circonstances est illégale et doit être déclarée nulle et de nul effet. C'est ce qui a été jugé par le Conseil des prises.

CONSEIL DES PRISES. — 27 *fructidor an VIII.*

Les prises faites dans les mers territoriales des neutres doivent être déclarées nulles, alors même qu'au lieu où la prise a été faite, aucune forteresse ou batterie ne protégeait la côte.

Toutefois, si des droits de représailles exigeaient la rétention momentanée de cette prise, il n'est pas dû de dommages et intérêts.

LA NOSTRA SEGNORA DEL CARMEL *contre* LA VÉNUS DE MÉDICIS.

Il s'agissait de la capture d'un bâtiment portugais dans les mers territoriales du Maroc; mais le Portugal avait lui-même enlevé des bâtiments français sur les côtes de Barbarie et sur les côtes d'Espagne.

Voici quelles ont été les conclusions du commissaire du gouvernement :

« C'est un principe du droit des gens que les mers, dans une certaine étendue, forment une dépendance et soient soumises à la juridiction des Etats qu'elles baignent; et qu'en temps de guerre, les navires qui, près d'un rivage neutre, ont atteint cet asile, doivent y jouir, quel que soit leur pavillon, de toutes les franchises de la neutralité. Les limites en ont été généralement fixées à deux lieues de distance. Que dans la cause qui nous occupe, ce principe ait été méconnu, nous en avons la preuve et l'aveu dans la déclaration même des capteurs.

« Comment donc le vice-consul français à la Corogne a-t-il pu rejeter la violation du territoire, sur le motif frivole qu'aucune forteresse ou batterie ne protégeait la côte où la capture s'effectua? Qui ne sait qu'en admettant comme mesure de la limite juridictionnelle la portée du canon, on parle d'une mesure idéale, et qu'on n'a pas besoin de la présence réelle de l'instrument dont les effets sont connus?

« Nul doute, par conséquent, sur l'illégitimité de la prise. Mais, dans le cas particulier, doit-on allouer des dommages et intérêts? Je ne le pense pas.

« Une lettre du ministre de la marine, du 26 germinal an VI, engageait le consul de la Corogne, dans le cas où il se porterait à relâcher le navire, *à surseoir à sa mise en liberté, jusqu'à ce que la Cour de Lisbonne eût donné à la République satisfaction de plusieurs navires français enlevés par les vaisseaux portugais, tant sur les côtes de Barbarie que sur les côtes d'Espagne.* Or, si la conduite du Portugal excitait déjà les réclamations du gouvernement français, est-il étonnant que le zèle d'un corsaire, incessamment irrité par le spectacle des vexations exercées sur ses compatriotes, l'ait entraîné dans une action irrégulière? Il est des circonstances atténuantes qui interdisent la sévérité.

« Je conclus donc à ce que la prise du navire sous pavillon portugais, *Nostra Segnora del Carmel santo Antonio y animas*, faite dans les eaux de Maroc par le corsaire français *la Vénus de Médicis*, soit déclarée nulle et de nul effet, sans dommages et intérêts. »

Le Conseil décide que la prise, faite par le corsaire français la *Vénus de Médicis*, du navire *Nostra Segnora del Carmel santo Antonio y animas*, est nulle, illégale et attentatoire au droit des gens, comme ayant eu lieu sur le territoire du roi de Maroc, etc., le tout sans dommages et intérêts.

SECTION III. — Des navires de guerre dans les mers territoriales. — De leur sortie et de l'intervalle après lequel ils peuvent combattre.

En ce qui touche l'inviolabilité des mers territoriales neutres, il n'y a pas de distinction à établir entre les bâtiments de commerce et les bâtiments de guerre; ces derniers, comme les premiers, doivent trouver protection dans les ports, havres, rades et mers territoriales des neutres. Toute puissance neutre doit protéger et faire respecter les navires de guerre des nations belligérantes, lorsqu'ils viennent chercher un refuge dans ses eaux. La puissance neutre qui n'agirait pas ainsi manquerait à tous ses devoirs, elle s'exposerait à être soupçonnée de favoriser l'ennemi du belligérant qu'elle n'aurait pas protégé et à être considérée comme violant la neutralité. De plus, le belligérant qui n'aurait pas trouvé dans les eaux d'un Etat neutre la protection sur laquelle il avait droit de compter pourrait adresser de justes réclamations à cet Etat et exiger de lui des indemnités pour le préjudice qui a pu lui être causé.

En 1759, une flotte anglaise, forte de seize vaisseaux, ayant attaqué une escadre française de quatre vaisseaux, l'amiral français se réfugia dans les mers territoriales du Portugal, où il se fit échouer. Malgré le feu des batteries

portugaises, l'amiral anglais Boscawen continua le combat, saisit deux des navires français et incendia les deux autres. Le ministre du Portugal, le marquis de Pombal, réclama avec force et obtint qu'un ambassadeur extraordinaire fût envoyé à Lisbonne pour y faire des excuses au gouvernement portugais; mais la réparation ayant été incomplète, les bâtiments pris n'ayant pas été rendus à la France, et aucune indemnité n'ayant été accordée pour les deux bâtiments incendiés, ce défaut de réparation devint plus tard, en 1762, une des causes alléguées pour motiver la déclaration de guerre faite par la France au Portugal [1].

Tout belligérant qui continue le combat, même contre des bâtiments de guerre, en violation du droit des neutres, s'expose à des représailles de la part de la nation neutre dont il a méconnu la souveraineté.

Ajoutons que les belligérants ne doivent, ni par eux-mêmes, ni par leurs corsaires, s'établir dans les mers neutres, pour surveiller l'ennemi et lui courir sus. Ils ne doivent pas non plus rester en croisière dans les mers neutres pour saisir l'ennemi à sa sortie des ports neutres ou amis. Et lorsqu'ils ont été avec l'ennemi chercher asile dans un port, ils ne doivent pas le poursuivre à sa sortie. On oblige généralement les corsaires à ne sortir que vingt-quatre heures après le navire qu'ils avaient poursuivi. Quant aux bâtiments de guerre, on exige seulement la parole d'honneur du commandant de ne pas donner la chasse aux bâtiments ennemis, et de ne les combattre qu'après vingt-quatre heures depuis la sortie du port.

Il est incontestable que des prises effectuées en violation de ces principes seraient nulles, que l'honneur et l'indépendance de la puissance neutre seraient engagés à poursuivre cette nullité, soit diplomatiquement, soit même par voie de représailles. Voici, au surplus, divers textes de traités ou de règlements qui proclament les principes que nous

[1] Voyez Hautefeuille, *Traité des droits et devoirs des nations neutres*, t. II, p. 62-79; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, t. II, chap. VIII.

venons de rappeler, et dont l'application est constante en droit international.

Traité entre la France et le Maroc, du 28 mai 1767. — Art. 6. Si la paix qui est entre l'empereur de France et les régences d'Alger, Tunis et Tripoli et autres, venait à se rompre, et qu'il arrivât qu'un navire français, poursuivi par son ennemi, eût à se réfugier dans les ports de l'empereur de Maroc, les gouverneurs desdits ports seront tenus de le garantir et de faire éloigner l'ennemi, ou bien de le retenir dans le port un temps suffisant pour que le vaisseau poursuivi puisse lui-même s'éloigner, ainsi que cela est généralement usité.

Règlement du grand-duc de Toscane, du 1er août 1778. — Art. 4. Quand un vaisseau de guerre ou corsaire d'une nation en guerre aura jeté l'ancre au môle ou à la plage, il dépendra de celui qui est arrivé le premier de partir avant ou après l'autre ; cependant de tels bâtiments d'une nation en guerre ne pourront partir que vingt-quatre heures après le départ d'autres bâtiments de pavillon quelconque.

Ordonnance de l'empereur d'Autriche, du 7 août 1803, lors de la guerre entre la France et l'Angleterre. — Art. 12. En vertu des droits résultant de la même neutralité, il ne sera point permis aux vaisseaux des puissances belligérantes de croiser devant nos ports, à la distance mentionnée dans l'article précédent, pour y attendre les bâtiments sortants ou entrants ; bien moins encore de s'arrêter dans lesdits ports, avec le dessein d'aller à la rencontre des bâtiments qui doivent arriver, ou de suivre ceux qui veulent mettre en mer.

Art. 13. Lorsque des corsaires ou bâtiments marchands armés des deux puissances belligérantes se trouveront en même temps dans nos ports et qu'un d'eux voudra remettre en mer, l'autre ne pourra sortir que vingt-quatre heures après. Les vaisseaux de guerre ou des escadres entières ne seront cependant point soumis à ce délai de vingt-quatre heures, pourvu toutefois que leurs commandants donnent leur parole d'honneur au gouverneur ou premier officier du port, de ne poursuivre ou inquiéter, pendant ce laps de temps, aucun bâtiment de son ennemi.

CHAPITRE II.

DES MERS INTÉRIEURES.

Les *mers fermées* ou *mers intérieures* forment, pour ainsi dire, de grands ports naturels, qui ne sont pas destinés à servir de champ de bataille aux puissances belligérantes, mais qui, au contraire, doivent leur offrir un asile mutuel, sous la puissance protectrice de l'État qui détient ces mers intérieures. Mais qu'entend-on par *mers intérieures* ? Cette qualification s'applique aux parties de mer ou golfes qui

communiquent avec la haute mer par un détroit assez resserré pour que l'Etat qui les détient puisse, par le feu croisé des batteries des côtes, en interdire l'entrée à tout bâtiment ennemi ou suspect. Pour qu'un souverain puisse légitimement fermer l'entrée d'une mer intérieure, il est indispensable que la totalité des côtes de cette mer soit sous sa puissance. Si plusieurs nations sont propriétaires des rivages d'une mer intérieure et du détroit qui y donne accès, cette mer constitue une mer *intérieure* qui ne peut être fermée, et dans laquelle les hostilités ne peuvent être prohibées que du commun accord des puissances riveraines. C'est ce qu'ont établi, en 1780, à l'égard de la Baltique, divers traités intervenus entre la Russie, la Prusse, la Suède et le Danemark, et ces principes ont été admis par la réponse de la France. Mais une mer intérieure ne peut être fermée aux puissances belligérantes qu'à la condition que toutes les nations riveraines soient neutres. Si l'une d'elles est belligérante, la mer intérieure doit rester ouverte ; c'est ce qui a lieu aujourd'hui pour la Baltique et la mer Noire.

Aussi, les traités de 1780 et la réponse de la France ne valent, comme monuments de droit public, qu'en ce qui touche les mers closes appartenant à plusieurs puissances *neutres*, qui, d'accord, veulent en interdire l'entrée aux belligérants.

Conventions maritimes entre la Russie d'une part, et la Suède, la Prusse et le Danemark d'autre part, des 8 mai, 9 juillet et 1er août 1780 (articles séparés). — Art. 1. Comme S. M. le roi de Prusse et S. M. l'impératrice de toutes les Russies sont toujours également intéressées à veiller à la sûreté et à la tranquillité de la mer Baltique, et à la mettre à l'abri des troubles de la guerre, et des courses des armateurs, système d'autant plus juste et plus naturel que toutes les puissances dont les Etats l'environnent jouissent de la plus profonde paix, elles sont mutuellement convenues de soutenir que c'est une mer fermée, incontestablement telle par sa situation locale, où toutes les nations doivent et peuvent naviguer en paix, et jouir de tous les avantages d'un calme parfait, et de prendre pour cet effet entre elles des mesures capables de garantir cette mer et ses côtes de toutes hostilités, pirateries et violences.

Déclaration du roi de Danemark sur la neutralité de la Baltique, communiquée aux cours des puissances belligérantes, au mois de mai 1780. — Les Etats du roi de Danemark et de Norwége sont situés de manière que le commerce de ses sujets entre les provinces appartenant

à sa couronne serait troublé si S. M. ne prenait toutes les mesures capables de garantir la Baltique et ses côtes de toutes hostilités et violences, et de la mettre à l'abri des courses des armateurs et vaisseaux armés.

Le roi a donc résolu, pour entretenir la libre et tranquille communication entre ses provinces, de déclarer : que la mer Baltique étant une mer fermée, incontestablement telle par sa situation locale ; où toutes les nations doivent et peuvent naviguer en paix, et jouir de tous les avantages d'un calme parfait, S. M. ne saurait admettre l'entrée de vaisseaux armés des puissances en guerre dans cette mer, pour y commettre des hostilités contre qui que ce soit.

Les deux autres cours du Nord adoptent et professent le même système, qui est d'autant plus juste et naturel, que toutes les puissances dont les Etats entourent la Baltique jouissent de la plus profonde paix, et la regardent comme un des plus grands biens que des souverains puissent procurer à leurs sujets.

Réponse de la cour de France à la déclaration du mois de mai 1780, *au sujet de la neutralité de la Baltique*, 25 mai 1780. — Bien loin de vouloir étendre le théâtre de la guerre, le roi a montré constamment le désir de le restreindre. L'attention de S. M. à fixer précisément l'espace des côtes neutres, dans lequel ses sujets ne pourraient pas attaquer l'ennemi, a déjà prouvé combien elle respecte la souveraineté de toutes les puissances qui bordent la mer Baltique ; ayant embrassé la neutralité, S. M. a regardé cette mer comme fermée, de l'aveu de ses souverains. Elle continuera à en agir de même, et S. M. Danoise paraissant désirer que les ordres soient donnés pour qu'aucun vaisseau français ne commette des hostilités au delà du Sund, M. l'envoyé de Danemark peut assurer ce monarque que le roi se prêtera volontiers à cette demande.

CHAPITRE III.

DES MERS TERRITORIALES DES BELLIGÉRANTS.

Il nous reste à examiner quels sont les droits des belligérants sur les mers qui leur appartiennent, soit comme mers territoriales, soit comme mers closes. Le droit de la guerre permet aux belligérants d'occuper le territoire continental de leur ennemi, à plus forte raison leur permet-il d'exercer le droit de prise dans les ports, rades, havres et mers closes qui appartiennent à cet ennemi. Qu'un port ennemi soit pris, que la ville dont il dépend soit assiégée et prise d'assaut, il est évident que tous les bâtiments ennemis, bâtiments de guerre ou de commerce, seront de bonne prise pour le vainqueur. Ainsi, le bâtiment de guerre encore en

chantier sur le sol ennemi, comme les bâtiments à flot sur la mer ennemie, sont de bonne prise pour celui que le droit du plus fort rend maître du sol de l'ennemi ou des mers placées sous sa juridiction.

Cependant, Valin pose en principe que toute prise faite *en rivière, même dans le pays ennemi*, est illicite. Notre auteur s'appuie, à cet égard, sur l'édit du mois de juillet 1691, qui a fait défense aux corsaires ennemis d'entrer dans aucune rivière du royaume, sous peine, au cas où ils y seraient pris, d'être condamnés aux galères, tant les capitaines que les gens de l'équipage, qu'ils aient une commission en guerre ou non.

[Mais comme les lois à cet égard doivent être réciproques, il n'est pas douteux qu'un corsaire français qui contreviendrait à celle-ci ne fût dans le cas de subir la même peine en pays ennemi. C'est pourquoi ils doivent s'abstenir de faire la course en rivière, et s'ils y faisaient des prises, nul doute qu'elles ne fussent confisquées au profit de M. l'amiral. L'édit sur lequel s'appuie cette doctrine a eu pour but de réprimer une véritable piraterie, puisqu'il s'agit de corsaires, *qui naviguent tous sans commission;* et, de plus, ce édit n'est qu'une mesure de représailles, puisque le roi expose qu'il a été excité à punir sévèrement la course en rivière, par l'exemple même de ses ennemis qui la punissent de la peine de mort.] Cet édit, qui punit *des galères* tant les capitaines que les équipages, sur le procès-verbal de l'amirauté contenant leur déclaration et sans autres procédures, formes ni figure de procès, est un édit *ab irato* qui a cessé d'être en vigueur, et qui nous paraît entièrement aboli.

Quant aux bâtiments qui sont capturés, pendant leurs courses, par les belligérants sur leurs propres mers, s'il s'agit de bâtiments de guerre pris après un combat, leur prise n'est que l'exercice du droit de légitime défense; s'il s'agit de bâtiments de commerce, c'est l'exercice ordinaire du droit de prise qui s'exerce par le capteur sur une mer placée dans son domaine souverain au lieu d'être placée dans le domaine public, ce cas ne peut donc souffrir aucune

difficulté. Aussi les lois ne se sont-elles occupées des mers propres aux belligérants que pour le cas d'échouement et de naufrage.

L'ordonnance du 12 mai 1696 contient, à cet égard, une disposition précise :

Sa Majesté étant informée qu'il est survenu quelques contestations à l'occasion du jugement des vaisseaux échoués, soit à l'égard de ceux qui, étant de fabrique ennemie, ne se sont trouvés munis d'aucun contrat, soit par rapport aux marchandises sans connaissements, sous prétexte que le règlement du 17 février 1694 paraît n'avoir été fait que pour les vaisseaux pris, et que l'article de l'ordonnance de 1681 qui confisque les marchandises sans connaissements est inséré au titre des prises ; à quoi Sa Majesté désirant pourvoir, en sorte que les vaisseaux marqués et les marchandises véritablement ennemies, mais souvent réclamées par des sujets des princes neutres, ne puissent être soustraites, en aucun cas, à la juste confiscation établie par les lois de la guerre et par les ordonnances anciennes et nouvelles ; Sa Majesté a ordonné et ordonne que les vaisseaux qui échoueront sur les côtes, et qui y seront portés par la tempête ou autrement, seront jugés suivant les articles de l'ordonnance de 1681, insérés dans le titre des prises, et le règlement du 17 février 1694 ; ce faisant, que tout vaisseau échoué qui sera de fabrique ennemie, ou qui aura eu originairement un propriétaire ennemi, ne pourra être censé neutre, mais sera confisqué en entier au profit de Sa Majesté, s'il n'en a été fait une vente par les officiers publics qui doivent passer ces sortes d'actes, et si cette vente ne se trouve à bord et n'est accompagnée d'un pouvoir authentique donné par le premier propriétaire, lorsqu'il ne vend pas lui-même. Ordonne pareillement Sa Majesté que les marchandises chargées sur les vaisseaux échoués, dont il ne se trouvera à bord aucun connaissement, seront et demeureront entièrement confisquées à son profit. N'entend, néanmoins, Sa Majesté, comprendre dans la présente ordonnance les vaisseaux échoués dont les papiers seraient perdus à l'occasion de la tempête et par le malheur du naufrage, en cas que le capitaine ou le commandant le puissent faire présumer ainsi ; auquel cas, Sa Majesté ordonne que les réclamateurs seront seulement tenus de rapporter une nouvelle expédition du contrat d'achat, et le double des connaissements. Mande, etc.

Les art. 2, 8 et 19 de l'arrêté du 6 germinal an VIII, portant création d'un Conseil des prises, et enfin l'art. 2 du décret du 18 juillet 1854, rendu pour le même objet, contiennent des dispositions expresses qui indiquent la procédure à suivre dans les cas d'échouement et de naufrage.

Art. 14 du *règlement de* 1778 :

Ordonne Sa Majesté que les dispositions du présent règlement auront lieu pour les navires qui auraient échoué sur les côtes dépendantes de ses

Arrêté du 6 germinal an VIII. Art. 2. Ce Conseil connaîtra des con-

testations relatives à la validité et à l'invalidité des prises, et à la qualité des bâtiments échoués ou naufragés.

Décret du 18 juillet 1854..., art. 2. Il (le Conseil des prises) statue également sur les contestations relatives à la qualité des navires neutres ou ennemis naufragés ou échoués.....

Sous la forme d'une question de procédure, ces articles tranchent également la question de savoir si, en cas d'échouement et de naufrage sur nos côtes, on doit relâcher purement et simplement, ou si, au contraire, on doit retenir tout navire ennemi ou réputé tel. Il est donc constant que ce n'est qu'après avoir vérifié qu'un bâtiment échoué ou naufragé n'est pas ennemi, qu'il est restitué aux sujets des puissances neutres qui en seraient légitimes propriétaires. Dans le cas contraire, le bâtiment ennemi échoué ou naufragé est retenu, et la valeur en est attribuée à la caisse des invalides de la marine, dont le revenu casuel comprend, aux termes de l'art. 4, § 5, de la loi des 30 avril-13 mai 1791 et de l'art. 5, § 5, de l'ordonnance du 22 mai 1816, la totalité du produit non réclamé des bris et naufrages.

Que décider dans le cas où un navire belligérant, surpris par la tempête, cherche un asile sur les côtes de son ennemi ?

[Il est du droit naturel et des gens de donner asile dans un port à un vaisseau que la tempête et le mauvais temps oblige à s'y réfugier, et il ne faut point examiner alors s'il est ami ou ennemi. Mais le droit de la guerre permet de saisir et confisquer le vaisseau ennemi dans cet asile où il s'est retiré pour éviter le naufrage. A cela il n'y a assurément rien à dire, et les raisons ne manquent pas pour justifier la saisie en pareille occasion ; n'y eût-il même que la crainte que l'ennemi ne profite de l'occasion pour reconnaître le port et voir ce qui s'y passe, c'en serait assez. Ainsi la loi contraire portée depuis quelques années par le roi de Danemark, dans sa déclaration de guerre contre le roi d'Espagne, à la supposer exempte de politique ou d'ostentation, est plus admirable qu'imitable.]

Cependant M. Merlin, dans son *Répertoire de jurispru-*

dence, v° *Prises maritimes*, § IV, n° 4, paraît incliner pour l'opinion opposée, en disant :

« Combien, cependant, il serait digne de l'urbanité européenne d'en user autrement, et d'ériger en maxime du droit des gens le discours que tint, en 1746, le gouverneur de la Havane, au commandant du vaisseau de guerre anglais *l'Elisabeth*, qu'une tempête avait forcé de relâcher dans le port de Cuba, en lui rendant son vaisseau! » M. Merlin cite seulement la réponse du gouverneur de la Havane; rappelons le fait en entier, tel qu'il est rapporté par Raynal, livre XIV, chapitre 52, *Histoire philosophique et politique des établissements du commerce des Européens dans les deux Indes*.

« *L'Elisabeth*, vaisseau de guerre anglais, allait infailliblement périr, lorsqu'il aima mieux entrer dans la Havane : c'était un port ennemi ; c'était dans le feu de la guerre. « Je viens, dit le capitaine Edward au gouverneur de la place, je viens vous livrer mon navire, mes matelots, mes soldats et moi-même; je ne vous demande que la vie pour mon équipage. — Je ne commettrai point, dit le commandant espagnol, une action déshonorante. Si nous vous avions pris dans le combat, en pleine mer ou sur nos côtes, votre vaisseau serait à nous et vous seriez nos prisonniers ; mais, battus par la tempête et poussés dans ce port par la crainte du naufrage, j'oublie, je dois oublier que ma nation est en guerre avec la vôtre. Vous êtes des hommes, et nous le sommes aussi; vous êtes malheureux, nous vous devons de la pitié. Déchargez donc avec assurance et radoubez votre vaisseau. Trafiquez, s'il le faut, dans ce port, pour les frais que vous devez payer. Vous partirez ensuite, et vous aurez un passe-port jusqu'au delà des Bermudes. Si vous êtes pris après ce terme, le droit de la guerre vous aura mis dans nos mains; mais, en ce moment, je ne vois dans des Anglais que des étrangers pour qui l'humanité réclame du secours. »

« C'est là, dit Raynal, qu'on reconnaît la générosité espagnole ! » Nous sommes prêts à partager l'admiration de l'historien philosophe, et nous ajouterons que des émigrés fran-

çais, ayant été jetés à la côte et ayant été faits prisonniers, furent traduits, le 9 nivôse an IV, devant la Commission militaire de Calais, et y furent condamnés à mort ; mais une loi du 15 thermidor an V (2 août 1797) ordonna qu'ils seraient réembarqués et reconduits en pays neutre.

CONSEIL DES PRISES. — 29 *fructidor an VIII.*

Il ne suffit pas qu'un navire ait fait naufrage pour qu'il doive être relâché, il faut que sa neutralité soit constatée, sans quoi on devrait le déclarer de bonne prise.

Un bâtiment neutre, chargé pour plus des trois quarts de sa cargaison de bois de construction, destinés à un pays avec lequel la France n'était pas en guerre au moment du chargement, doit être relaxé.

LA MARIA-ARENDZ *contre* LE CONTROLEUR DE LA MARINE.

Conclusions de M. Portalis, commissaire du gouvernement.

« Le navire *la Maria-Arendz* échoua sur la côte d'Oye, près Gravelines, du 4 au 5 nivôse an VI.

« Jean-Arendz Blanck, capitaine et copropriétaire de ce navire, en fit la déclaration au juge de paix de l'arrondissement, le 17 du même mois, et lui fit la remise de toutes ses pièces de bord.

« Il résulte de ces pièces que le navire a été construit à Embden, qu'il appartient à des habitants d'Embden, que le capitaine en est copropriétaire ; qu'il avait chargé à Riga, en Russie, des mâtures, bois de construction et planches, pour le compte de Hasche frères et Bancks, négociants à Hambourg, à la destination de Lisboune. Forcé de relâcher à Elseneur, pour y acquitter les droits de *sund*, il y fit séjour, et prit à bord cent vingt ballots de toile d'emballage. Le juge de paix prit des mesures pour arrêter le départ du navire. Ces mesures furent approuvées par le ministre de la marine. Le contrôleur de la marine demanda la confiscation du navire et de sa cargaison, devant le tribunal de commerce de Dunkerque. Le capitaine défendit le navire dont il était copropriétaire. Hasche frères et Bancks, de Hambourg, défendirent la cargaison. Le tribunal de commerce trouva les pièces de bord en bonne forme. Il reconnut, d'après une vérification, que la déclaration du fait de l'échouement était exacte et sincère. En conséquence, il relâcha le navire et une partie de la cargaison. Il ne confisqua que les mâtures, en s'étayant de l'arrêté du Directoire exécutif du 12 ventôse an V. Il y eut appel au tribunal civil du département du Nord. Ce tribunal ordonna, par avant faire droit, qu'il serait prouvé par le contrôleur de la marine que les marchandises de contrebande trouvées à bord formaient plus des trois quarts de la cargaison. La totalité de la cargaison fut estimée à 96,633 fr. 75 cent. Les mâtures et bois de construction se trouvant portés à la valeur de 88,447 fr., le tribunal en conclut que les marchandises de contrebande composaient plus des trois quarts du chargement : il confisqua le tout. L'affaire était pendante au tribunal de cassation, lorsque le Conseil des prises a été établi.

« On soutient que par le fait seul du naufrage ou de l'échouement, le

navire et la cargaison doivent être relâchés; attendu, dit-on, qu'il serait contraire au droit naturel de profiter d'un cas fortuit pour accabler des hommes déjà trop malheureux. Subsidiairement, on cherche à prouver que la neutralité du navire et du chargement est évidente.

« Le fait de l'échouement ou du naufrage a été formellement prévu par les lois. Elles recommandent toutes les mesures d'humanité; elles accordent la protection la plus étendue aux navires étrangers; elles ordonnent impérieusement qu'il leur soit porté secours. C'est la nature même qui a dicté ces dispositions et qui partout a fait entendre sa voix.

« Mais, en secourant le malheur, le slois n'ont point entendu protéger et favoriser la fraude. De là, elles veulent que la question de neutralité soit toujours examinée. C'est ce qui résulte de l'ordonnance du 12 mai 1696.

« Donc, nonobstsnt le fait du naufrage ou de l'échouement, la question de neutralité doit être vérifiée et jugée.

« L'exemple des émigrés naufragés, qui avaient été renvoyés par un acte du Corps législatif, sans avoir à subir aucune peine de l'émigration, et qui l'ont été ensuite par un arrêté des consuls, ne peut être applicable à la cause. Il eût été barbare, dans un pareil cas, de livrer à la mort des hommes dont l'humanité nous faisait un devoir d'adoucir le malheur, et d'étouffer dans nos bras ceux qui y étaient jetés par une tempête. Dans cette occasion, j'ai moi-même réclamé solennellement les principes que j'ai trouvés dans mon cœur, et qui seront éternellement ceux des hommes sensibles et justes.

« Mais dans le cas actuel, en observant ce qu'on doit à l'humanité, on peut prendre les précautions que l'intérêt politique commande. Le neutre qu'un naufrage ou un échouement jette sur nos côtes a droit, comme homme, à notre commisération et à notre secours; nos lois s'engagent à le protéger : mais elles ne sont point engagées à reconnaître comme neutre celui qui serait ennemi, et à s'interdire le droit de veiller sur les manœuvres qui peuvent être pratiquées au préjudice de l'Etat.

« Le mot du commandant espagnol à deux vaisseaux de guerre anglais, que la tempête avait forcés de chercher un asile dans un port soumis à son commandement, est l'expression d'une âme élevée et forte qui a le sentiment de sa propre grandeur, et qui rougirait d'un avantage qu'il ne devrait pas uniquement à son courage.

« Mais il ne faut pas déplacer les idées, et transporter dans les affaires d'administration des principes qui appartiennent à un ordre supérieur de choses, et qui ne sont applicables que dans les occurrences où il s'agit moins de remplir des fonctions que d'exercer des vertus. La matière des prises est toute administrative; elle est régie par les lois qui ont plutôt en vue les choses que les hommes : dans cette matière, il ne s'agit que d'empêcher les fraudes; tout gît en question de propriété, c'est-à-dire tout est examiné sous des rapports d'intérêt et de politique régis par des règlements particuliers, par des lois de police qui sont comme la conscience de l'administrateur et du juge. Or, nous avons prouvé que ces réglements et ces lois veulent que, quand un navire fait naufrage sur nos côtes, on vérifie sa neutralité. La question de neutralité ne peut donc être éludée.

« Dans l'hypothèse de la cause, il est évident, par les pièces de bord, que le navire et la cargaison sont des propriétés neutres. La confiscation ne pourrait être fondée que sur la qualité des marchandises. On prétend que les mâtures et les bois de construction sont des objets de con-

trebande, et que, dans notre cas, ces objets composaient plus des trois quarts de la cargaison.

« Mais, de droit commun, on ne regarde comme marchandises prohibées ou de contrebande que les instruments et ustensiles de guerre ; et ces objets ne sont même confiscables que lorsqu'ils sont destinés pour l'ennemi.

« Les mâtures et bois de construction n'ont jamais été rangés dans la classe des marchandises prohibées ; elles n'appartiennent à cette classe que depuis l'arrêté du Directoire exécutif du 12 ventôse an V.

« Mais cet arrêté regarde-t-il les nations neutres du nord, dont le principal commerce consiste en bois propres à la construction ? A l'égard de ces nations, ne doit-on pas continuer à se régir par les traités et les usages reçus ?

« En supposant que l'arrêté du Directoire soit applicable à un navire prussien, ne faut-il pas examiner quelle était la destination de ce navire ? Il avait chargé en Russie, et il était destiné pour Lisbonne. Les règlements ne défendent point aux neutres de sortir d'un port ennemi et d'y charger, pourvu qu'il soit constaté, au moment de la prise, que les marchandises chargées sont devenues une propriété neutre. La destination pour un port ennemi est encore licite, pourvu que ce port ne soit point bloqué.

« Il est vrai que des marchandises prohibées et de contrebande sont confiscables, quand elles sont destinées pour un port ennemi. Mais ici, la destination pour Lisbonne n'était point une destination suspecte, à l'époque où le navire s'y rendait. Car, à cette époque, la France et le Portugal n'étaient point en guerre : donc il ne pouvait y avoir matière à confiscation.

« D'ailleurs, le véritable principe du droit des gens, indiqué dans un traité entre la Prusse et les Etats-Unis d'Amérique, est que les marchandises même prohibées et de contrebande ne devraient être saisies ou arrêtées qu'à l'instar des comestibles dont on paye le prix. Je sais que ce principe n'est point encore général, et que nos règlements ne l'ont point consacré. Mais, d'après ces règlements, il est au moins certain que les marchandises qu'on appelle prohibées ou de contrebande ne sont soumises, comme telles, à la confiscation, qu'autant qu'elles ont une destination ennemie. Or, ici, cette circonstance ne se rencontre pas, puisque Lisbonne n'était pas port ennemi. J'ajouterai même que, dans les marchandises présentées comme prohibées, il y avait des planches qui pouvaient servir à tout autre usage qu'à la construction, et des mâtures uniquement propres à des vaisseaux marchands. La qualité même des marchandises est donc exclusive de toute fraude proprement dite. D'un autre côté, la destination en était licite. Donc, toute idée de confiscation doit être écartée.

« Par ces considérations, je conclus à la mainlevée du navire et à la restitution du prix de la cargaison sur l'estimation qui en sera faite aux formes de droit.

« Le Conseil fait pleine et entière mainlevée du navire prussien *la Maria-Arendz*, d'Embden, échoué le 5 nivôse an VI, près Gravelines, au profit de Jean-Arendz Blanck, tant pour lui que pour les propriétaires de la cargaison. »

Digitized by Google

TITRE III.

Des temps dans lesquels s'exerce le droit de prise.

CHAPITRE I.

PROŒMIUM. — DU TEMPS A PARTIR DUQUEL L'EXERCICE DU DROIT DE PRISE PEUT COMMENCER.

Il est important d'examiner : 1° à partir de quel temps l'exercice du droit de prise peut légitimement commencer;

2° Quelles exceptions le gouvernement peut apporter au droit de prise pendant la guerre;

3° Jusqu'à quel moment le droit de prise peut s'exercer légitimement, quand les hostilités viennent à cesser.

La première question se pose plus spécialement entre les belligérants eux-mêmes et les neutres; c'est une pure question de droit des gens. La seconde doit être surtout examinée au regard des alliés, des auxiliaires, auxquels, à des degrés divers, les gouvernements belligérants communiquent, sans l'abandonner jamais, le droit de guerre qui leur appartient.

La troisième question se règle par les traités qui mettent fin à la guerre, et qui s'appliquent aux alliés et auxiliaires des belligérants. Les temps pendant lesquels s'exerce le droit de prise se divisent donc en trois parties : 1° au commencement de la guerre ; 2° pendant la guerre; 3° après la guerre, ou au moment de la conclusion de la paix.

La guerre, et surtout la guerre maritime, a pour conséquence non-seulement d'interrompre le commerce entre deux nations, mais de rendre ennemis et susceptibles de saisie et de confiscation les bâtiments de commerce des nations belligérantes. Aussi a-t-elle besoin d'être déclarée, afin que le droit de prise qui en découle ne soit pas une véritable piraterie.

Mais de quelle manière doit se faire la déclaration de guerre? faut-il une déclaration de guerre en forme, ainsi que la demande Grotius (liv. III, ch. III, § 11, *De jure belli et pacis*); ou suffit-il, ainsi que le veut Bynkerskoëk (liv. IV, chap. II, *Quæstiones juris publici*), qu'il se produise un fait extérieur de nature à mettre la nation attaquée en demeure de se défendre?

Peu nous importe, pourvu qu'avant de frapper l'ennemi, avant d'exercer aucune capture sur ses bâtiments, on lui ait dit d'une manière quelconque, mais d'une manière publique : « En garde! défends-toi!... » La guerre sera alors régulièrement et loyalement déclarée; comme le dit Bynkerskoëk : « *Potest bellum recté incipere à negata petitione.* »

Rien de plus naturel, lorsque l'on a épuisé la voie des négociations pour obtenir ce que l'on demande, que d'adresser à la nation dont on prétend avoir à se plaindre une dernière sommation d'avoir à accorder ce qui lui est réclamé, en l'avertissant que, si satisfaction n'est pas donnée dans un certain délai, on commencera les hostilités. C'est ce que nous venons de voir dans ces derniers temps. Le 9 octobre 1853, Omer-Pacha, au nom de la Porte-Ottomane, a fait sommation au général russe prince Gortschakoff d'avoir à évacuer les principautés danubiennes dans le délai de quinze jours, lui déclarant que, ce délai passé, il commencerait la guerre. Le prince russe ne satisfit pas à la sommation; il y eut *negata petitio*, et alors la guerre commença de fait. C'est aussi de cette manière que la guerre a commencé entre les puissances occidentales et la Russie. L'Empereur des Français et la reine d'Angleterre ont fait sommation à l'empereur de Russie d'évacuer les principautés de Moldavie et de Valachie, lui annonçant qu'ils emploieraient la force si, passé un certain délai, les troupes russes n'avaient pas quitté ces provinces. L'empereur de Russie a fait savoir qu'il ne répondrait à cette sommation ni affirmativement ni négativement. C'était rejeter les propositions qui lui étaient faites : il y avait *negata petitio;* aussi, les gouvernements français et anglais ont-ils immédiatement annoncé à leurs sujets qu'ils

se trouvaient en état de guerre avec la Russie (Discours du ministre d'Etat au Sénat et au Corps législatif, le 27 mars 1854. (Voy. *Moniteur* du 28.)

Toujours est-il que les prises ne peuvent, à peine d'être réputées actes de piraterie, être effectuées avant le moment où, d'une manière quelconque, mais d'une manière précise, la guerre est déclarée.

M. Hautefeuille reproche au gouvernement britannique d'avoir manqué aux règles du droit des gens à l'égard du Danemark, en 1801 et en 1807, lorsque la flotte danoise fut détruite et que la ville de Copenhague fut bombardée [1].

Pour la première attaque, la critique de M. Hautefeuille nous semble très-contestable.

Que les Anglais aient eu tort de vouloir imposer aux puissances neutres certaines restrictions de la liberté des mers, cela peut être vrai. Mais, quant à l'attaque, elle était prévue par les puissances du Nord, qui avaient armé des flottes considérables, et dont les ambassadeurs s'étaient retirés respectivement. Copenhague avait été mise en état de défense, et lorsque les vaisseaux anglais s'étaient présentés devant Elseneur, pour passer le Sund, les Danois les avaient accueillis à coups de canon. Bien qu'une dernière et solennelle mise en demeure n'eût pas été échangée entre le Danemark et l'Angleterre, les parties étaient réellement en guerre lors du bombardement. Déjà alors, un fait d'hostilités réciproques s'était produit, et si la cause de la guerre n'était pas justifiée, il n'est pas permis de déclarer que l'attaque a été faite au mépris de la foi publique et en pleine paix. Les Danois avaient résisté aux prétentions de l'Angleterre; ils savaient que leur résistance pouvait amener la guerre et qu'ils s'exposaient à une attaque; ils étaient en armes, et prêts à se défendre, quand cette attaque s'est produite. — Les Anglais ont voulu frapper le Danemark, pour empêcher la réunion des flottes danoise, suédoise et russe, alors liguées contre eux. Voilà le fait en lui-même.

[1] *Des droits et devoirs des neutres pendant la guerre*, t. Ier, p. 296.

En tout cas, constatons avec empressement que, dans la guerre commencée en 1854, les procédés de l'Angleterre ont été, comme ceux du gouvernement de l'Empereur des Français, d'une modération telle, qu'ils pourront servir de modèle aux siècles à venir.

En effet, au lieu de suivre l'exemple de ce qui se pratiquait autrefois, et de saisir, au moment de la déclaration de guerre, les navires de la nation ennemie qui se trouvaient dans leurs ports, la France et l'Angleterre ont accordé un délai de six semaines aux navires russes pour compléter leurs chargements et pour prendre la mer (Voy. la déclaration de l'Empereur en date du 27 mars 1854, et celle de Sa Majesté Britannique en date du 29, aux annexes).

Applaudissons à ce progrès fait dans les voies de la civilisation, et constatons avec orgueil que l'initiative en a été prise par le gouvernement français.

Ainsi, il n'est plus rigoureusement vrai de dire, avec M. Merlin, que : « L'usage général de l'Europe est que toute puissance qui déclare la guerre à une autre fait, au même instant, saisir dans ses ports tous les bâtiments qui appartiennent à celle-ci ou à ses sujets. »

M. Merlin ajoute également : « Si l'on traite avec cette rigueur les navires qui se trouvent dans un port ennemi, au moment de la déclaration de guerre, il n'y a nulle raison pour ne pas traiter de même les navires qui n'arrivent dans un port ennemi qu'après cette déclaration non encore parvenue à leur connaissance. »

Azuni, dans son *Droit maritime de l'Europe* (art. 5, § 4, n° 7), professe une opinion contraire.

« Un vaisseau marchand, dit-il, qui se trouverait en mer dans le temps que la nation à laquelle il appartient entre en guerre, ne peut être pris, à son arrivée dans un port ennemi, en vertu de la guerre survenue entre les deux nations. La foi publique doit alors lui servir de sauvegarde. S'il est un cas où il puisse être gardé ou séquestré, ce ne peut être que comme otage et par droit de représailles. »

On a prévu cette circonstance dans quelques traités pu-

blics dans lesquels on a fixé un terme, pour donner aux navires qui se trouveraient en route le temps d'être instruits de la rupture. Après le délai fixé, la guerre est réputée connue, par l'effet d'une présomption légale analogue à celle qui règle la connaissance des lois promulguées, et nul ne peut exciper de la réalité de l'ignorance dans laquelle il aurait été sur le fait de la guerre. Les déclarations française et anglaise des 27 et 29 mars 1854, dont nous avons déjà parlé, se sont conformées à ces précédents, et elles ont fixé un délai de six semaines pendant lequel elles ont annoncé que les navires russes en route pour des ports français ou anglais pourraient entrer dans ces ports, sans s'exposer à être capturés.

En ce qui touche les neutres, il est évident qu'on ne peut leur demander l'accomplissement d'aucun des devoirs de la neutralité, lorsque leur chargement a été effectué avant toute déclaration de guerre. C'est ce qu'a décidé notamment le Conseil des prises, le 29 fructidor an VIII, dans l'affaire de *la Maria-Arendz*, rapportée ci-dessus, page 116. Sur ce point, la jurisprudence est constante.

De même, si les belligérants promulguent quelques lois qui obligent les neutres à de nouveaux devoirs, ces lois ne sont obligatoires qu'à partir du moment où elles ont été connues.

TRIBUNAL DE CASSATION. — 14 *ventôse an VII.*

Est nulle la prise d'un navire appartenant à une nation neutre, quoique chargé, de marchandises de provenance ennemie, si, à l'époque du chargement, il n'a pu connaître la loi déclarant de bonne prise tout bâtiment chargé de pareilles marchandises.

Un croiseur français ne doit pas faire de prise dans le territoire maritime d'une nation neutre.

LA CHRISTIANIA COLBIORNSEN *contre* LE PATRIOTE.

« LE TRIBUNAL, — Vu l'art. 1er, L. 29 niv. an VI, conçu en ces termes : « L'état des navires, en ce qui concerne leur qualité de neutre et d'ennemi, sera déterminé par leur cargaison ; en conséquence, tout bâtiment trouvé en mer, chargé en tout ou en partie de marchandises provenant d'Angleterre ou de ses possessions, sera déclaré de bonne prise, quel que soit le propriétaire de ces denrées ou marchandises ; »

—Vu aussi l'art. 1er, règlem. 26 juill. 1778. Attendu; 1° qu'il est constant au procès que le corsaire *le Patriote* était, le 30 niv. an VI, dans le port de Livourne, lorsqu'il est sorti pour aller au-devant du navire danois *la Christiana Colbiornsen*, destiné pour ce port, et qu'il s'est emparé de suite dudit navire, qu'il a conduit à Ajaccio, en Corse ; que le jugement du tribunal civil du département de Liamone, du 24 vent. an VI, confirmatif de celui du tribunal de commerce d'Ajaccio, du 6 du même mois, et qui a déclaré de bonne prise ledit navire et la cargaison, a fait une fausse application de la loi du 29 niv. an VI, puisque, à cette époque, ni le corsaire ni les capturés ne pouvaient avoir à Livourne aucune connaissance de cette loi, rendue la veille de la prise; — Attendu 2° qu'il est également constant que la prise dudit navire a été faite dans les eaux du port de Livourne et après avoir été signalée au fanal, et que le corsaire *le Patriote*, et par suite le jugement du tribunal civil du département de Liamone, ont violé le droit des gens et les lois de la neutralité envers le gouvernement de Toscane : — Par ces motifs, donne défaut contre Félix Podesta, capitaine du corsaire appelé *le Patriote*, et, pour le profit, CASSE.

TRIBUNAL DE CASSATION. — 3 *floréal an VII.*

On ne peut appliquer la loi du 29 niv. an VI à un navire chargé de marchandises anglaises, et pris à une époque où cette loi n'était pas promulguée sur les côtes où il a été capturé.

LE FERDINAND-HENRI *contre* L'ÉPERVIER.

« LE TRIBUNAL, — Vu l'art. 1er, L. 29 niv. an VI : — Attendu 1° que la neutralité du navire *le Ferdinand-Henri* est suffisamment établie par les pièces de bord qui ont été représentées, notamment par le passe-port prussien accordé au capitaine Archendorff, que, lors de la première instruction, l'armateur du corsaire *l'Epervier* n'a point allégué n'avoir pas trouvé à bord, et par le passeport français que le capitaine Archendorff avait obtenu à Bordeaux ; — Attendu 2° que la loi du 29 niv. an VI n'ayant pas même été publiée dans le département des Basses-Pyrénées, à l'époque de la capture du navire *le Ferdinand-Henri*, l'art. 1er de cette loi ne pouvait servir de base à la confiscation de ce navire ; — CASSE.

CONSEIL DES PRISES. — 27 *fructidor an VIII.*

Un navire neutre destiné pour un pays neutre peut légitimement relâcher dans un port ennemi, quand il est prouvé qu'il ne renonce pas à sa destination primitive.

Le rôle d'équipage n'a pas besoin de mentionner les passagers, lorsque ces derniers sont porteurs de passe-ports en bonne et due forme.

Des passagers d'origine ennemie ne peuvent pas être considérés comme sujets ennemis lorsque depuis longtemps ils sont établis dans un pays neutre, où ils ont acquis le droit de cité, et lorsqu'ils retournent dans ce pays.

Lorsqu'une nouvelle loi change les règlements relatifs aux neutres, elle ne doit être appliquée qu'aux navires qui en ont eu connaissance avant leur départ.

Les officiers publics chargés de l'instruction des prises ne doivent avoir aucun intérêt dans les armements en course.

LA PANDORA *contre* LE REQUIN.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le navire *la Pandora*, sous pavillon danois, partit de Copenhague le 7 novembre 1797. Sa destination était pour l'île de Sainte-Croix, possession danoise. Les mauvais temps l'obligèrent de relâcher, le 19 novembre, à Oster-Rewers, en Norwége, où il demeura huit jours. De là, il fut à Portsmouth pour y prendre des passagers, selon l'ordre verbal qu'il en avait reçu de l'armateur. Il y séjourna environ trois semaines. Il fut pris, le 17 pluviôse an VI, par le corsaire *le Requin*.

« On lit, dans la déclaration du capitaine de prise, que, le 16 pluviôse, ayant rencontré *la Pandora*, sur les onze heures du soir, il lui donna la chasse; que l'ayant hélée et sommée de se mettre en panne, et l'équipage du navire n'ayant pas obéi et faisant toujours la même manœuvre, le corsaire lui tira deux coups de canon et deux coups de fusil; qu'alors le navire mit vent dessous; qu'ayant été à bord du navire, il fit embarquer le capitaine du navire, avec les papiers, et qu'ils ont fait route pour la France. Le navire *la Pandora* fut conduit à Cherbourg.

« Le juge de paix procéda à l'interrogatoire des capturés, et l'assesseur du juge de paix fit l'inventaire des marchandises. Ces procès-verbaux paraissent peu réguliers en la forme, en ce que le juge de paix et son assesseur ont procédé sans experts pour les assister et constater la nature de la marchandise; au fond, les procès-verbaux font connaître que la cargaison, pour la part qui appartient aux passagers, est anglaise, sans établir si ces marchandises composent tout ou partie seulement de la cargaison de *la Pandora*.

« Des doutes sérieux s'élèvent donc sur le mérite des constatations faites par le juge de paix. Ce qui est vraiment constaté par le procès-verbal d'inventaire, c'est que les marchandises inventoriées n'étaient que pour l'usage personnel des passagers et de leurs familles. Cela résulte du détail de l'inventaire.

« Les marchandises inventoriées paraissent évidemment destinées, par leur nature, à l'usage ou à la consommation de leurs propriétaires, plutôt qu'à leur commerce.

« Après que le juge de paix eut rempli son office, l'affaire fut portée au tribunal de commerce de Cherbourg. Le jugement de ce tribunal, du 28 germinal an VI, déclare de bonne prise le navire, ensemble les marchandises complétant son chargement.

« Le 23 messidor, jugement du tribunal civil du département de la Manche, confirmatif de celui de Cherbourg. »

Le commissaire du gouvernement, après avoir critiqué l'instruction préliminaire, passe à l'examen des moyens des parties :

« Le navire *la Pandora*, dit-on, portait des passagers anglais et des marchandises anglaises. La loi du 29 nivôse porte la confiscation du navire et de la cargaison, toutes les fois que la cargaison est composée, en tout ou en partie, de marchandises provenant d'Angleterre. D'autre part, le capitaine du navire *la Pandora* a contrevenu à son passe-port, en relâchant à Porstmouth. Donc la prise est bonne et la confiscation inévitable : tel est le système des capteurs.

« La difficulté ne roule donc que sur la qualité des passagers, sur celle de quelques marchandises chargées à Porstmouth, et sur la relâche dans ce port.

« Je commencerai par examiner la relâche à Porstmouth, c'est-à-dire la prétendue contravention au passe-port. Jusque-là, du propre aveu des capteurs, tout est en règle.

« Par le passe-port, la destination du navire *la Pandora* était pour l'île Sainte-Croix ; cette destination a-t-elle été changée? Si cela est, il y a contravention. Mais si le capitaine du navire *la Pandora* a relâché à Portsmouth, sans perdre de vue sa destination véritable et primitive, on ne peut pas dire que le capturé a contrevenu à son passe-port; car, un incident de route, que mille causes peuvent occasionner et qui ne change pas le voyage, ne saurait être présenté comme une contravention.

« En fait, on a relâché à Portsmouth, mais on en est reparti pour se rendre à Sainte-Croix. La preuve en est dans les passe-ports mêmes dont les passagers étaient munis : ces passeports, envoyés de Copenhague à l'ambassadeur danois, pour être remis à ces passagers, énoncent la destination pour l'île Sainte-Croix.

« La destination des passagers pris à Portsmouth est donc la même que celle du navire qui a été les prendre. On voit donc évidemment que la relâche à Portsmouth n'a rien de suspect ; qu'elle a été déterminée par une cause innocente, et constatée d'une manière capable d'écarter toute équivoque et toute idée de projet frauduleux.

« Une relâche peut être opérée par cas fortuit, et peut l'être aussi, selon la doctrine des auteurs maritimes, par ordre de l'armateur. L'ordre de l'armateur sur un tel objet peut être écrit ou verbal. Quand il est écrit, on le juge d'après sa teneur ; s'il est verbal, on le juge d'après l'exécution qu'il a reçue.

« Dans ces circonstances, le capitaine capturé nous apprend qu'il avait reçu l'ordre verbal de son armateur de passer à Portsmouth, en se rendant à l'île Sainte-Croix, pour y prendre des passagers. Les passagers ont déclaré, dans leurs réponses, qu'ils avaient demandé à Copenhague qu'on les prît à Portsmouth. Il résulte des pièces que les passe-ports de ces passagers ont effectivement été expédiés de Copenhague ; que conséquemment l'armateur de Copenhague a pu et dû être instruit de leur demande, et que le capitaine capturé ne peut être soupçonné d'en imposer lorsqu'il a dit qu'il avait reçu l'ordre verbal de prendre des passagers à Portsmouth : si l'on pense surtout que le capitaine capturé n'a rien débarqué à Portsmouth, et qu'il s'est réduit à y prendre les passagers et leurs effets, sans y rien faire qui pût l'intéresser personnellement, ou qui pût intéresser son armateur, on demeurera convaincu que la relâche n'est ni suspecte ni frauduleuse.

« Autre chose est de considérer une relâche dans ses rapports avec le contrat d'assurance ; autre chose est de la considérer dans ses rapports avec les principes de la course : toute relâche augmente les risques des assureurs. De là, c'est une maxime constante que les assureurs ne sont tenus de ces risques qu'autant que la relâche a été forcée par quelque cas fortuit, à moins qu'elle n'entraînât aucune déviation.

« Dans les principes de la course, une relâche n'est à remarquer qu'autant qu'elle peut être suspecte et qu'elle compromet les preuves de la neutralité. Il suffit donc, en pareil cas, que la cause de la relâche soit connue, et que cette relâche elle-même n'ait été suivie d'aucune circonstance propre à faire présumer la fraude. C'est ce qui se vérifie dans l'hypothèse présente, où la relâche n'a point opéré le changement du

voyage, et où elle a eu pour objet avoué de prendre des passagers qui avaient la même destination que le navire.

« Quelle est la qualité de ces passagers ? Ils ont presque tous avoué qu'ils étaient Anglais d'origine : ils pouvaient n'en pas convenir, cela prouve leur bonne foi. Mais ils sont tous planteurs, depuis longues années, dans l'île de Sainte-Croix, propriété danoise ; conséquemment ils sont Danois ; car, par la loi du Danemark, il suffit d'avoir épousé une Danoise, ou d'être propriétaire d'un domaine de 20,000 écus, pour avoir droit de cité dans le pays, et y être capable de tous les droits politiques et civils.

« On objecte qu'il n'est point fait mention de passagers sur le rôle d'équipage. Mais le rôle d'équipage a été fait et arrêté à Copenhague, et les passagers étaient à Portsmouth, où ils ont été embarqués. Il était donc impossible que le rôle d'équipage en fît mention. En deuxième lieu, les mots, *rôle d'équipage*, annoncent suffisamment que cette pièce est étrangère à des hommes qui sont eux-mêmes étrangers à l'équipage. Mais tout soupçon est dissipé, quand des passagers sont munis de passeports qui écartent toute idée de clandestinité. Vainement voudrait-on donner à entendre que, dans l'hypothèse actuelle, les passagers pouvaient fort bien être les vrais propriétaires de la cargaison, ou être les vrais conducteurs du navire. Une telle objection est détruite par les pièces de bord. Les instructions données au capitaine, à la suite de la facture, portent que ce capitaine seul aura la direction de la vente des marchandises, tant qu'il vivra ; mais, que s'il venait à tomber malade ou à mourir, le 2me prendrait sa place, et successivement le 3me.

« Il est donc évident que les passagers n'étaient ni propriétaires de la cargaison ni conducteurs du navire.

« Aussi, quand les passagers dont il s'agit furent arrivés à Cherbourg, ils y furent traités comme neutres, et non comme ennemis. Ils étaient porteurs de passe-ports du roi de Danemark ; ils furent accueillis comme Danois. Ils vinrent passer quelques semaines à Paris. Ils reçurent de nouveaux passe-ports de leur prince, qui leur furent adressés par l'envoyé extraordinaire de Danemark, et qui furent visés par le gouvernement français et par la municipalité de Cherbourg, d'où ils partirent enfin, sur un navire danois, pour l'île Sainte-Croix.

« La qualité des passagers a donc été reconnue neutre par toutes les autorités. La circonstance qu'ils avaient été embarqués à Portsmouth ne prouve rien, et ne saurait rien prouver, puisque les règlements ne prohibent pas aux neutres la liberté des voyages, et que l'on peut entrer dans un port ennemi ou en sortir, sans être réputé soi-même ennemi.

« Mais c'est déjà trop insister sur un objet qui ne comportait pas peut-être une aussi grave discussion.

« Les passagers, riches planteurs de Sainte-Croix, avaient des effets, des hardes, de la vaisselle et des provisions en souliers, en étoffes et en linge, pour leurs familles et pour les nègres de leurs habitations. On a prétendu que toutes ces marchandises étaient anglaises. Il en est qui portent une empreinte anglaise, mais il résulte du procès-verbal que les marchandises de cette espèce ne sont que des objets de détails, purement relatifs à l'intérieur des ménages et à l'usage de la personne.

« Les autres marchandises ne sont pas constatées anglaises ; il eût fallu un rapport d'experts pour les déclarer telles ; les juges ont excédé leurs pouvoirs en se rendant arbitres d'une question de fait et d'opinion, qui leur était étrangère.

« Dire que les marchandises en question sont sans connaissements, c'est proposer une objection *dérisoire*. Qu'était-il besoin de connaissements, puisque les passagers propriétaires suivaient eux-mêmes leur propriété?

« C'est pourtant dans la supposition que ces marchandises appartenant aux passagers étaient anglaises, que l'on a réclamé l'application de la loi du 29 nivôse. Mais 1° ces marchandises ne faisaient point partie de la véritable cargaison du navire, cargaison justifiée neutre par des connaissements en bonne et due forme. Or, la loi du 29 nivôse ne pourrait recevoir ici son application ; car, quand elle a dit qu'un navire chargé en tout ou en partie d'objets de production ou de fabrique anglaise était confiscable, elle a entendu que la partie de marchandises anglaises fût dans une telle proportion avec la masse du chargement qu'elle pût la faire suspecter tout entière;

« 2° La loi du 29 nivôse ne pouvait obliger avant d'être connue ; or, il était impossible qu'elle le fût à l'époque où le navire *la Pandora* est parti de Copenhague, et même à celle où il est parti de Portsmouth. C'est ce qui a été reconnu par le ministre de la justice, alors remplissant les fonctions du ministre de la marine, dans une lettre par lui écrite, le 6 germinal an VI, au ministre plénipotentiaire de Danemark, à Paris. « Je pense comme vous, disait-il, que *la Pandora* n'ayant pu avoir connaissance de la loi du 29 nivôse avant son expédition de Copenhague, ni même à son départ de Portsmouth, elle ne doit pas être jugée d'après les dispositions de cette loi. »

« A la vérité, on veut induire, des réponses personnelles du capitaine capturé, l'aveu qu'il avait entendu parler de la loi du 29 nivôse, à son départ de Portsmouth. Mais, ou l'on a mal entendu le capitaine, ou l'on voulut le mal entendre ; car la loi du 29 nivôse n'a été enregistrée à Cherbourg que le 14 pluviôse, et le navire a été vu le 16, à cinq heures du soir, et a été pris le lendemain. Il y a donc impossibilité physique que le capitaine de *la Pandora* connût la loi ; de plus, il y a des règlements qui ont fixé les délais après lesquels une loi est présumée connue dans les différentes mers ; ces délais sont d'un mois pour les puissances et mers d'Europe, et de trois mois pour l'Amérique. Il n'était donc pas en la puissance du capteur de réduire ces délais à dix-huit heures.

« Ce qui est apparent, c'est que le greffier et le juge de paix, se trouvant eux-mêmes actionnaires dans l'expédition du corsaire, sont violemment suspects dans la manière dont ils ont pu rédiger les réponses du capitaine. Que le greffier fût actionnaire du corsaire, la chose n'a pas été contestée ; le nom et la qualité du greffier sont écrits en toutes lettres sur l'état des actionnaires. On élève quelques doutes sur le point de savoir si le juge de paix était également actionnaire ou non. On prétend qu'il y a quelque équivoque à cet égard. Mais, pour ôter cette équivoque, il fallait montrer la personne que l'on mettait à la place. Nous trouvons le nom de juge de paix immédiatement inscrit au-dessus de celui du greffier. J'ajoute qu'il est indécent qu'un juge de paix et un greffier, actionnaires dans l'expédition d'un corsaire, demeurent les ministres de l'instruction qui doit déterminer les circonstances de la prise.

« Ce genre de spectacle est affligeant. Il est de l'honneur national que les étrangers soient rassurés contre des procédés aussi contraires à la sainteté et à la dignité de la justice. Une instruction faite par un juge et par un greffier, qui sont eux-mêmes parties dans la cause, est essentiellement nulle.

« 3° Nous venons de démontrer que la loi du 29 nivôse ne pouvait être appliquée. Dès lors, peu importe que les marchandises appartenant aux passagers fussent nées sur le sol anglais ou fussent de fabrique anglaise; il suffit, d'après les règlements, qu'elles fussent propriété danoise au moment de la prise.

« La capture du navire *la Pandora* est donc évidemment invalide.

« Est-il dû des dommages et intérêts au capturé? A la rigueur, il lui en serait dû; mais on peut dire que le capteur, séduit par l'ébranlement donné à l'esprit public, au moment où la loi du 29 nivôse intervint, est excusable d'avoir arrêté un navire sortant d'un port anglais, et portant quelques marchandises qui avaient une empreinte anglaise; cette considération mérite quelque indulgence.

« En cet état, je conclus à la mainlevée du navire et de l'entière cargaison, sans dommages et intérêts.

« Délibéré, le 27 fructidor an VIII,

« *Signé* PORTALIS. »

Le CONSEIL décide que la prise, faite par le corsaire français *le Requin*, du navire danois *la Pandora*, est nulle et illégale;

Sur la demande en dommages-intérêts et les autres fins et conclusions des parties, les met hors de cause.

CONSEIL DES PRISES. — 17 *brumaire an IX.*

Lorsqu'une loi vient changer la doctrine internationale d'un pays, et la rendre plus rigoureuse à l'égard des neutres, putà, *lorsqu'elle déclare que le pavillon ne couvrira plus la marchandise, elle ne peut être appliquée aux navires neutres qu'à partir du moment où ils ont pu en avoir connaissance.*

LA POMONE *contre* LE SOLIDE.

Chargé de marchandises anglaises, le 30 nivôse an VI, le navire suédois *la Pomone* a été capturé pour violation de la loi du 29 nivôse, qui déclarait de bonne prise les bâtiments chargés de marchandises anglaises.

Le commissaire du gouvernement a pris, devant le Conseil des prises, les conclusions suivantes :

« L'application que le consul, juge de première instance, a faite à la cargaison de l'art. 1er de la loi du 29 nivôse an VI, est un monument d'iniquité. Les connaissements correspondent à la date du 30 nivôse; c'est à un ou deux jours près que *la Pomone* a mis à la voile. La loi du 29 nivôse n'était pas même encore connue par les Parisiens. Comment le vice-consul a-t-il pu en supposer la connaissance à un étranger en pleine mer? comment a-t-il pu lui en appliquer les dispositions rigoureuses? à quel titre enfin cet étranger pouvait-il avoir encouru les peines prononcées par cette loi? »

Du 17 brumaire an IX. — Décision du Conseil des prises, qui invalide la prise de *la Pomone* par le corsaire *le Solide*.

CONSEIL D'ÉTAT. — 7 *mars* 1808.

Est nulle la prise faite par contravention à un règlement que le navire capturé n'a pu connaître, et qui n'existait pas lors de son départ.

Mais le capteur ne doit pas de dommages-intérêts, si, dans les parages et le temps où la prise a été faite, ce réglement devait être présumé connu.

LA PRINCESSE ELISA *et* LA BATAILLE D'IÉNA *contre* L'ALEXANDER.

Le navire américain *l'Alexander*, capitaine William Langton, partit le 14 novembre 1806 du port d'Yarmouth, en destination pour Livourne; mais des vents contraires le retinrent, et il fut capturé, le 26 février 1807, dans la Méditerranée, pour contravention au décret de blocus continental du 21 novembre 1806. La prise fut annulée par le Conseil des prises, et les capteurs furent condamnés à des dommages et intérêts. Mais, en appel devant le Conseil d'Etat, est intervenu le décret suivant :

« NAPOLÉON, etc.;—Vu la décision de notre Conseil des prises, en date du 26 août 1807, lequel, considérant que la neutralité du navire *l'Alexander* est établie par les pièces de bord ; qu'un connaissement régulier établit aussi que la cargaison est neutre ; que le navire avait quitté le port d'Yarmouth dès le 14 novembre 1806 ; que depuis, s'il a été retenu sur les côtes jusqu'à la fin de décembre, c'est par l'effet des vents contraires et des tempêtes qui ont eu lieu ; qu'ainsi ce n'est pas le cas d'examiner si on peut lui appliquer le décret du 21 novembre 1806, qui n'existait pas au moment du départ du navire du port d'Yarmouth, a déclaré illégale la prise faite du navire *l'Alexander* par les corsaires *la Princesse Elisa* et *la Bataille d'Iéna* ; fait en conséquence mainlevée entière et définitive, au profit des propriétaires, tant du navire que du chargement, desdits navire et chargement, lesquels leur seront délivrés, si fait n'a été ; décharge les cautions, et condamne les armateurs des corsaires aux frais occasionnés par le cautionnement, et à payer au capitaine du navire *l'Alexander* l'indemnité qui, par experts convenus devant le consul français à Livourne, ou par lui nommés d'office, sera reconnue lui appartenir, pour la détention du navire, à compter du jour de son déchargement ;

« Considérant que la décision de notre Conseil des prises est suffisamment motivée, quant au fond, sur les preuves de neutralité résultant des pièces de bord et des connaissements, et sur l'époque du départ du navire *l'Alexander* du port d'Yarmouth ; que cependant cette décision peut paraître rigoureuse, quant à la condamnation aux dommages et intérêts qu'elle prononce contre les armateurs des corsaires, attendu l'erreur dans laquelle a pu les induire le séjour du navire sur les côtes d'Angleterre, après son départ du port d'Yarmouth ;

« ART. 1er. La décision de notre Conseil des prises est maintenue, sauf, en ce qui concerne la condamnation prononcée contre les armateurs des corsaires, au payement des dommages et intérêts, et des frais occasionnés par le cautionnement, laquelle condamnation est annulée. »

CONSEIL D'ÉTAT. — 29 *mai* 1808.

Bien qu'en fait, au moment du départ d'un navire, on ait ignoré l'existence du décret du 21 novembre 1806, qui prononce le blocus continental contre l'Angleterre, il suffit que ce décret ait pu être connu, pour qu'il y ait lieu à son application.

LE NAPOLÉON *contre* LE WERMONT.

Le navire *le Wermont* fut capturé, le 14 mars 1807, par le corsaire *le Napoléon*. Ce navire avait été expédié pour Livourne de New-York, et en était parti le 20 janvier précédent. Il était chargé de marchandises de l'Inde et de l'Amérique, pour une valeur de 1,000,000 ou 2,000,000 de francs.

A l'époque du départ du *Wermont* et à l'époque de sa capture était rendu le décret du 21 novembre 1806, qui prononça le blocus continental contre l'Angleterre.

Le Conseil des prises, en se fondant sur l'ignorance où l'on était, à New-York, de la promulgation du décret du 21 novembre lors du départ du *Wermont*, prononça la nullité de la prise, et condamna le corsaire *le Napoléon* à des dommages-intérêts envers *le Wermont*.

Le corsaire s'est pourvu contre cette décision. — Suivant lui, le décret du 21 novembre aurait été connu à New-York lors du départ du *Wermont*. En tout cas, il aurait pu être connu. Mais, dès que la capture est postérieure au décret, il est inutile de rechercher si ce décret a été connu lors du départ. Suivant lui, pour l'application du principe de non-rétroactivité des lois, on n'aurait qu'à faire la question suivante : Ce bâtiment a-t-il été arrêté, saisi, avant ou après la déclaration de guerre, avant ou après la promulgation des lois qui autorisaient l'arrestation ? Voilà le seul point de vue sous lequel l'effet rétroactif peut et doit être examiné. Or, *le Napoléon* arrêtant le 14 mars, cent quatorze jours après la promulgation du décret du 21 novembre 1806, le navire *le Wermont*, ne s'est point rendu coupable d'un effet rétroactif : il n'a fait qu'exécuter une loi spécialement obligatoire pour lui.

« NAPOLÉON, etc.; — Considérant qu'il est prouvé que le décret impérial du 21 novembre 1806 pouvait être connu dans les Etats-Unis à l'époque du départ du *Wermont* ; que par conséquent ce décret est applicable à la cargaison de ce navire ; qu'il résulte de la nature de la cargaison qu'une partie des marchandises composant le chargement du *Wermont* provient du commerce anglais ;

« ART. 1er. La décision de notre Conseil impérial des prises du 2 septembre 1807, qui déclare nulle et illégale la prise du navire américain *le Wermont* et condamne les armateurs du corsaire *le Napoléon* à des dommages-intérêts envers les propriétaires dudit navire, est annulée, etc. »

CONSEIL D'ÉTAT. — 8 *octobre* 1810.

L'art. 3 du décret du 17 décembre 1807, qui, le premier, a prononcé la confiscation de tout navire chargé de marchandises anglaises, quelle que fût la destination du navire, n'est pas applicable à un bâtiment américain parti des Etats-Unis au mois de juin 1807 pour se rendre à Madras, et qui, à son retour des Indes, a été capturé.

LE BRUTUS *contre* LA DAME-ERNOUF.

Le Brutus, navire américain, avait reçu, le 9 juin 1807, un passe-port pour se rendre de New-York à Madras, et il avait pris son chargement à Tranquebar, Madras, Pondichéry et Coringa, pour revenir à New-York ; or, ce chargement, avec une telle destination, était licite d'après le décret du 21 novembre 1806, c'est seulement un décret du 17 décembre

1807 qui avait prononcé la confiscation de tous les bâtiments chargés de marchandises anglaises. Au retour, *le Brutus* a été capturé par le corsaire *la Dame-Ernouf*, et le Conseil des prises a validé la prise.

Les sieurs Elias, Over, Kauc et Cornélius Dulion, propriétaires du *Brutus*, ont attaqué cette décision devant le Conseil d'Etat, où elle a été confirmée par le décret suivant :

« NAPOLÉON, etc.; — Considérant, sur la requête des sieurs Kauc et Cornélius Dulion, que, par l'art. 5 de notre décret du 21 novembre 1806, le commerce des marchandises anglaises est prohibé ; qu'on doit considérer comme marchandises anglaises toutes celles provenant des lieux où des factoreries anglaises sont établies, sans rechercher si ces marchandises appartiennent à des naturels du pays ou à des négociants anglais ; que cette vérification serait impossible, sans ouvrir une voie à la fraude ou rendre illusoires toutes les mesures de représailles prises contre les Anglais ; — Considérant, sur la requête des capteurs, que notre décret du 21 novembre 1806, en déclarant de bonne prise les marchandises anglaises sur quelque bâtiment qu'elles soient chargées, n'a point prononcé la confiscation du bâtiment, lorsqu'il se rendrait ailleurs que dans un port de notre domination, ou occupé par nos troupes ; — Considérant que cette mesure n'a été prescrite que par l'art. 3 de notre décret du 17 décembre 1807 ; — Que le navire *le Brutus*, parti des Etats-Unis au mois de juin de cette année, a ignoré les prohibitions contenues dans ce décret ; qu'il peut être présumé avoir été dans la même ignorance à son départ de Madras ; — Considérant que les armateurs du corsaire ne peuvent être passibles que de la restitution du produit de la vente faite légalement ;

« ART. 1er. La décision de notre Conseil des prises, rendue entre les propriétaires du brick américain *le Brutus* et les armateurs du corsaire *la Dame-Ernouf*, est confirmée, etc. »

JURISPRUDENCE ÉTRANGÈRE.

COUR D'AMIRAUTÉ D'ANGLETERRE. — 15 *août* 1854.

L'ordre du Conseil du 29 mars protége un navire russe parti des ports russes avant le délai fixé par cet ordre, quoiqu'il ait pris charge depuis la date de l'ordre du Conseil.

L'ARGOS.

Voici la décision motivée rendue sur cette question par M. le président Lushington : « Le navire russe *l'Argos* a quitté Cuba, le 6 avril dernier, avec une cargaison appartenant à MM. Kirkland et fils, de Glascow, et a été capturé par un brick particulier de Queenstown, le 6 mai suivant. La cargaison a été restituée aux propriétaires ; mais, le navire étant la propriété d'une nation ennemie, il y a lieu d'en ordonner la confiscation, à moins qu'il ne soit établi qu'il peut se placer sous la protection de quelque acte de l'autorité anglaise. On prétend devant nous qu'il en est ainsi, et l'on invoque l'ordonnance royale du 29 mars. Toute atténuation aux droits des parties belligérantes, consignée dans un acte émanant du gouvernement du pays et ayant une forme authentique, doit être libéralement appliquée dans ses termes ; mais la Cour a le pou-

voir et le devoir de s'y renfermer et de ne pas aller au delà de ce que les auteurs de cet acte ont voulu.

« En fait, dans le mois de février, *l'Argos* était à quai, dans le port de la Havane, venant d'Anvers. Il partit sur lest pour Matanzas, où il prit son chargement le 28 février, chargement qui ne fut complété que le 30 mars. Il partit avec une charte-partie, datée du 7 février, à la Havane, portant qu'il était frété pour la Havane et Matanzas.

« Les intéressés avaient incontestablement le droit de faire leur chargement soit à la Havane, soit à Matanzas, soit partie dans le premier port, partie dans le second. On a cependant prétendu que *l'Argos* doit être relâché, en invoquant le première partie de l'ordonnance royale, qui accorde aux navires russes, dans l'étendue des pays soumis à Sa Majesté, jusqu'au 10 mai pour faire leur chargement et prendre la mer. *L'Argos* ne paraît pas pouvoir se placer sous le bénéfice de cette disposition, ni quant à la lettre, ni quant à l'esprit qui l'a dictée.

« Mais une autre partie de cette ordonnance lui est applicable, en ce qu'elle décide que tout navire marchand russe parti, avant l'ordonnance, d'un port étranger à destination d'un port du royaume, ne devra pas être inquiété. On a prétendu, il est vrai, que cela ne s'applique qu'aux vaisseaux en charge à la date de l'ordonnance ; mais je ne trouve rien dans les termes qui justifie cette restriction. La véritable pensée de cet acte, c'est que le navire ait pris la mer le 29 mars pour un voyage dont le terme était la Grande-Bretagne. Or, dans le procès actuel, je suis d'avis qu'il y a eu voyage continu, commencé à la Havane avant le 29 mars, ce qui rentre parfaitement dans les termes de l'ordonnance. En conséquence, le navire *l'Argos* devra être rendu à ses propriétaires. »

CHAPITRE II.

DE L'EXERCICE DU DROIT DE PRISE PENDANT LA GUERRE.

Pendant la guerre, les belligérants sont souvent amenés à donner des sauf-conduits, des immunités, à certaines puissances neutres, à certains armateurs, auxquels on demande en échange tel avantage ou tel service.

Du principe que le droit de guerre est, entre les droits de souveraineté, l'un des plus éminents, l'un des plus redoutables, il suit que le libre exercice doit en être constamment réservé aux gouvernements; dès lors, si, pour les besoins de la guerre, un belligérant communique son droit de guerre à des corsaires, il se réserve toujours implicitement le droit de faire paix ou trêve avec ses ennemis, comme bon lui semble, et de mitiger, ou publiquement ou secrè-

tement, les rigueurs de la guerre vis-à-vis des puissances neutres qu'il craindrait de s'aliéner.

Après la délivrance des lettres de marque, comme après l'ordre de courre-sus donné aux équipages de sa propre marine, chaque État belligérant reste maître absolu d'user, suivant les besoins publics, du droit de paix ou de guerre, sans avoir d'indemnité à payer aux corsaires pas plus qu'aux équipages de ses vaisseaux, sauf à lui, par la voie gracieuse, à accorder librement tel dédommagement ou telle rémunération qu'il fixera, dans son équité et dans sa juste appréciation des services rendus, aux équipages de corsaires ou aux hommes qui montent ses navires.

Tels sont les véritables principes qui, pendant la guerre, doivent laisser au pouvoir discrétionnaire de chaque gouvernement l'usage du droit de paix ou de guerre, sans que les corsaires puissent avoir la prétention d'élever aucune réclamation.

Ces principes ont été consacrés, après une mûre délibération, par plusieurs décisions du Conseil d'État.

CONSEIL D'ÉTAT. — 17 *juillet* 1816.

Le gouvernement peut modifier des lois générales par des traités particuliers; il peut accorder à des neutres des licences secrètes pour échapper aux croiseurs; il peut même faire remise de captures régulièrement opérées.

L'appel est toujours possible contre une décision du Conseil des prises qui n'a pas été signifiée.

LE GIOSEPPINO *contre* LE BRAVE.

Quelque temps après l'établissement du blocus continental, le gouvernement français avait autorisé le dey d'Alger à faire naviguer dix navires en dehors des prescriptions des décrets de Berlin et de Milan. Cette autorisation avait été donnée secrètement : *le Gioseppino* avait été compris dans cette autorisation. Il fut néanmoins capturé le 27 mars 1812, par le corsaire *le Brave*, de Livourne. Le Conseil des prises valida la capture, pour infraction aux décrets de Berlin et de Milan. Plus de deux ans après cette décision, qui n'avait pas été signifiée, l'armateur du *Gioseppino*, l'Algérien Bacri, la frappa d'appel. En même temps le gouvernement algérien réclama près du gouvernement français, qui, reconnaissant que *le Gioseppino* avait été capturé au mépris d'une autorisation par lui donnée, s'était engagé à payer à la Régence la valeur de la prise, si la décision de première instance était maintenue.

M. le maître des requêtes Pichon a fait sur cette affaire le rapport suivant, au nom du Comité du contentieux :

« L'engagement pris par le gouvernement, quoique formant un préjugé considérable sur le droit, ne le décide point. Il pourrait arriver, et la chose arrive souvent, qu'un gouvernement fût dans le cas d'indemniser les neutres, sans que pour cela les capteurs fussent tenus de restituer : c'est ce qui a lieu quand il y a eu des adjudications définitives dont les Etats neutres contestent la justice. Il en pourrait être ainsi dans le cas présent, si, après examen, le Conseil trouvait qu'on ne peut, sans injustice, retirer la prise au capteur. Il s'agit donc de prononcer d'après le droit de la matière sur les prétentions opposées. C'est à reconnaître ce droit que le Comité s'est appliqué, et ce n'est qu'après un examen réitéré de l'affaire et une mûre discussion, qu'il s'est arrêté à l'avis qu'il m'a chargé de soumettre au jugement du Conseil.

« Le Comité a d'abord eu à statuer sur la fin de non-recevoir invoquée par le capteur, et qui est fondée sur ce que l'appel a été formé deux ans et plus après le premier jugement; le Comité n'a pu l'accueillir, parce que la décision du Conseil des prises n'a point été signifiée au capturé.

« Pour appuyer la fin de non-recevoir, qui aurait écarté tout le procès par l'autorité de la chose jugée définitivement, le capteur a cru pouvoir contester la nécessité d'une signification dans les jugements de prises. Il a dit que le règlement du 6 germinal an VIII, constitutif de la juridiction du Conseil des prises, ne parlait point de la nécessité de cette signification ; mais on n'a pas observé que, lorsque cette juridiction a été rétablie, elle l'a d'abord été sans appel. Il était inutile, dans un pareil système, de parler de la signification des décisions. Lorsque, par le règlement du 22 juillet 1806, l'appel en matière de prises a été rétabli et rendu au Conseil d'Etat, il a nécessairement fallu une signification pour faire courir le délai de l'appel. Anciennement la forme de cette signification n'était point la même que dans les matières ordinaires, et les anciens réglements avaient établi des règles particulières à la juridiction des prises; mais cette forme spéciale n'ayant point été rétablie, on a nécessairement dû employer celle usitée dans les matières communes, c'est-à-dire une signification à domicile, ou bien, et en cas d'absence hors du territoire, comme c'était le cas, au commissaire du gouvernement. On ne l'a point fait : l'appel était donc recevable. C'est ainsi qu'a cru devoir en juger le Comité, qui dès lors a dû s'occuper de l'examen du fond. »

Abordant la question au fond, M. le rapporteur a dit : — « Je soumettrai au Conseil les arguments qui ont été produits et discutés au Comité pour et contre la question; mais auparavant je ferai remarquer que l'intérêt du procès, réduit à ces termes, ne se borne pas, comme il semblerait au premier coup d'œil, à celui de la somme qui est en litige, et que le gouvernement, par la décision, peut éventuellement perdre ou gagner. Il s'agit, comme le voit le Conseil, de l'effet d'un traité patent ou secret sur les droits conférés aux armateurs et équipages des corsaires et aux officiers et équipages des vaisseaux de guerre, par les lois et réglements qui ordonnent de courir sus, et assurent aux capteurs certains avantages; il s'agit, enfin, de la nature des droits de propriété conférés aux particuliers par le gouvernement pour participation à la guerre.

« Deux opinions ont partagé l'attention du Comité : l'une, qui veut que le capteur ait un droit acquis et irrévocable par le fait de la capture ; autre, qu'il n'ait encore qu'un droit éventuel et subordonné à la décision

à intervenir ; et s'il apparaît, lors de cette décision, que le gouvernement ait, par un acte antérieur ou postérieur à la capture, soustrait le bâtiment capturé aux lois qui le rendaient de bonne prise, le capteur se trouvera sans droit, et l'adjudication devra lui être refusée.

« Dans l'une et l'autre opinion, l'on convient de la nécessité d'un jugement pour prononcer sur la validité de la prise et pour l'adjuger. Il est donc reconnu que le droit n'est encore qu'ouvert par la capture, et qu'il n'est réellement consommé que par le jugement qui adjuge la prise, après l'avoir reconnue valable. Mais, dans l'opinion du droit acquis, on soutient que l'autorité chargée de prononcer sur l'un et l'autre point est tenue de le faire d'après la loi patente, qui, au moment de la capture, adjugeait la prise au capteur. Dans l'autre opinion, on veut qu'il ait été au pouvoir du gouvernement de modifier le droit, antérieurement à la capture, par des sauf-conduits, par des traités secrets, et même de le modifier, de le détruire après la capture et rétroactivement. C'est entre ces deux opinions que le Comité a eu à prononcer. J'exposerai d'abord la dernière opinion, qui n'a eu pour elle que la minorité du Comité ; ensuite je ferai connaître les moyens sur lesquels se fonde l'opinion contraire, qui a fini par devenir la base de l'avis du Comité.

« On commence par faire observer que toute la force de l'opinion qui reconnaît au corsaire un droit, acquis par le fait de la capture, vient de ce que l'on prend le change sur la nature des droits des capteurs particuliers, soit qu'ils soient corsaires ou officiers et équipages des vaisseaux de l'Etat ; car le droit est absolument de la même nature pour les uns et pour les autres. On assimile ces droits à ceux qui résultent des contrats ordinaires entre le gouvernement et les sujets, et l'on veut leur appliquer les règles générales du droit civil. Mais on perd de vue que tout le droit de la matière repose sur des principes tout particuliers, qui en font un droit spécial. Le droit du capteur à la prise est une émanation du droit de guerre. En vertu de ce droit, les biens des ennemis et de ceux que nous assimilons aux ennemis nous appartiennent, quand ils tombent en notre pouvoir ; mais ce domaine appartient exclusivement à l'Etat, d'après l'axiome *Parta bello reipublicæ cedunt*. Les droits qu'y peuvent prétendre les particuliers ne leur viennent que d'une concession expresse du gouvernement ; des considérations publiques portent le gouvernement à faire délégation de tout ou partie de son droit dans la guerre de mer ; des considérations du même ordre font quelquefois accorder le butin aux troupes de terre et à des corps particuliers. Le principe de ces concessions est la récompense d'une association des particuliers à la guerre ; mais jamais ces sortes de concessions n'ont pu être faites autrement que sous la réserve, de la part du gouvernement, que l'exercice de son droit de guerre n'en serait ni gêné ni restreint. Il conserve toujours le droit de faire paix ou trêve avec ses ennemis, d'exempter des effets de la guerre qui bon lui semble, de se réconcilier avec des neutres qu'il aurait follement exaspérés : quand il le fait, il ne viole aucun droit. En associant des particuliers à la guerre, il n'a pu consentir à ce qu'ils y eussent d'autres droits que les siens ; et quand il a cessé d'avoir des ennemis, il n'y en peut plus avoir pour les particuliers ; autrement, en se donnant ses sujets pour associés, il se serait donné des maîtres.

« Dire qu'il doit indemniser les capteurs, c'est restreindre et presque annuler de même son droit souverain de guerre. Dans ce système, le gouvernement ne pourrait plus, sans les plus grands sacrifices, faire ni la guerre ni la paix ; il ne pourrait, sans se ruiner, accorder ni sauf-

conduits ni licences, et jamais on n'a prétendu lui contester ce droit. Tout récemment, le dernier gouvernement, après avoir détruit tout commerce et toute navigation neutre, a été réduit à accorder des licences nombreuses qui ont soustrait à l'action des lois publiques de la course des pavillons qui s'y trouvaient soumis.

« Dans les anciennes guerres, dans celle qui a précédé la paix d'Utrecht, au milieu de la guerre flagrante entre la France et la Grande-Bretagne, le département de la marine faisait passer en Ecosse et en Irlande des sauf-conduits à des vaisseaux écossais et irlandais, pour fréquenter les ports de France. On voit, dans les lois du temps, que le roi laisse à la discrétion du Conseil des prises à juger les questions de passe-ports, quand elles se présenteront, d'après les faits et les circonstances. On ne prétendra sûrement pas que les corsaires eussent pu justement se plaindre, et dire que c'était une dérogation illicite à leur droit acquis; ils n'ont sûrement pas demandé qu'on leur payât toutes les prises dont le Conseil ordonnait la restitution par le motif qu'elles avaient reçu des passe-ports.

« Dans la théorie du droit acquis, ce qui offusque, c'est la rétroactivité, et, en effet, on peut dire que le droit d'opérer rétroactivement sur la prise fait la base de l'opinion contraire; car il est de la nature des mesures que nous examinons, soit parce qu'elles sont tenues secrètes, comme dans le cas de traités de la nature de celui qui nous occupe et dans le cas des licences et des sauf-conduits, soit parce qu'elles agissent rétroactivement à leur publication, comme il arrive dans les traités patents et les déclarations publiques; il est de leur nature, dit-on, de faire que ce qui a été valide d'après la loi, qui était publique au moment où l'ouverture du droit a eu lieu, cesse positivement de l'être. Mais combien de droits ouverts comme simple expectative sous une législation ne se consomment et ne se règlent que par une législation subséquente, et s'en trouvent fréquemment annulés! Et dans la matière, il est de son essence même que cela soit.

« C'est ce qui fait que jamais les gouvernements n'ont hésité à faire usage de ce droit, dont l'exercice fréquent prouve la jurisprudence uniforme de l'Europe à cet égard. »

Ici le rapport cite plusieurs exemples de l'application de ces principes. En Angleterre, en 1804, un ordre du gouvernement a fait mainlevée de l'ordre de courre sus donné en 1801 contre les bâtiments suédois; aussi la Cour d'amirauté a-t-elle toujours appliqué le bénéfice de la décision de 1804 aux bâtiments valablement capturés auparavant, mais non adjugés définitivement aux corsaires anglais. Le traité de Paris, fait en 1800 avec les Etats-Unis, n'a-t-il pas aussi ordonné des restitutions réciproques?

« Il serait inutile d'accumuler davantage les exemples; il suffit de dire que cette liberté du gouvernement est la base des stipulations de restitutions qui se trouvent dans les traités de paix. Ces restitutions sont souvent obligatoires à partir de la signature : le gouvernement, en vidant ses mains, peut bien obliger les corsaires à vider les leurs. Tant que leur droit n'a pas été consacré et complété par un jugement, ils n'ont eu qu'une expectative, qu'il a pu faire cesser lorsque des considérations supérieures l'y ont déterminé. On ne peut pas dire que ces principes soumettent la course à un régime arbitraire; il n'y a point d'arbitraire là où règne le droit propre à chaque nature de contrats. C'est, au contraire, en faisant abstraction de ce droit spécial, qu'on jette chaque chose dans l'arbitraire qu'on désire éviter.

« Il faut pourtant convenir qu'on doit renfermer dans de justes limites ces principes, qui furent entrevus et invoqués en 1800 (en l'an VIII) pour motiver le rétablissement de la juridiction spéciale du Conseil des prises et ôter la connaissance de ces matières aux tribunaux civils ordinaires.

« Les jugements de prises, pour reposer sur un droit particulier qui se forme du droit des gens et des traités, n'en sont pas moins des jugements. C'est ce qui est reconnu par les traités les plus solennels, les plus fréquents ; et il y en a un grand nombre où les Etats conviennent de confier ces sortes d'affaires à des juges au-dessus de tout soupçon de corruption ou de partialité.

« En appliquant au cas présent les principes qui précèdent, le gouvernement a consenti, avant le fait de la capture, que *le Gioseppino*, avec neuf autres navires algériens, fût exempté de l'action des décrets. Le fait est constant, et prouvé par les actes du gouvernement lui-même. Le gouvernement n'a rien fait là que de légitime, et cet acte ne peut, avec l'exécution qui lui est due, retomber à la charge de l'Etat : on ne viole aucun droit en restituant et annulant une prise qu'un pacte aussi décisif a exemptée de l'effet des lois qui ont motivé la condamnation.

« Pour l'opinion opposée, on dit qu'en droit, il intervient entre le corsaire et le gouvernement un véritable contrat, tout aussi rigoureux, tout aussi obligatoire qu'un autre. La loi qui autorise à courre sus est la loi des parties ; elle a désigné les amis et les ennemis ; tant qu'elle n'est pas révoquée, la capture confère, dans les conditions de la loi, un droit acquis au capteur. Ses déboirs sont trop grands, ainsi que ses périls, pour qu'on le mette dans une dépendance aussi absolue des volontés variables du gouvernement. Si l'armateur n'a pas la certitude de se faire adjuger ses prises, conformément à la loi sous l'empire de laquelle il les a faites, les lois qui l'encouragent à cette participation de la guerre, dont on a parlé, sont de véritables pièges. En tout cas, une pareille doctrine mettrait infailliblement fin à la course. La course, contre laquelle on s'élève à cause de ses excès, est cependant, après la destruction de notre marine militaire, dans les guerres désastreuses qui viennent de finir, une ressource précieuse qu'on ne saurait trop ménager. On ne pourrait espérer de voir s'y attacher et s'y reproduire des hommes comme ceux qu'elle a donnés, dans les temps anciens, à notre marine, et dont notre marine s'honore, si on la soumettait à un arbitraire aussi décourageant.

« Du reste, si le gouvernement donne des exemptions, il faut, en tout cas, qu'il en apparaisse. C'est ce qui est impérieusement exigé dans le cas de passe-ports : il faut qu'ils soient à bord, il faut en justifier, et autrement le corsaire serait induit en erreur, et exposé à des peines et à des frais considérables, également en pure perte. Si le gouvernement, au surplus, par l'état de ses relations politiques, est dans le cas d'indemniser des sujets étrangers par suite d'une capture de ce genre, il est tout simple qu'il le fasse des deniers publics ; mais il ne peut faire cette restitution aux dépens d'armateurs qui ont capturé de bonne foi. »

Le Conseil a statué dans les termes suivants :

« LOUIS, etc. ; — Considérant, en ce qui concerne la fin de non-recevoir proposée par les capteurs, que, la décision du Conseil des prises n'ayant été ni signifiée ni exécutée, les délais d'appel n'ont point couru contre l'exposant ; — Considérant, quant au fond, qu'il résulte des pièces nouvellement produites qu'il avait été fait, entre le gouvernement et la régence d'Alger, un accord qui exceptait *le Gioseppino* avec plusieurs autres bâtiments algériens de l'action des décrets de Berlin et de

Milan, et que les corsaires sont indéfiniment soumis, dans leurs expéditions, à l'exécution des traités et conventions passés entre le gouvernement et les puissances étrangères; — Considérant néanmoins que, d'après les lois et règlements existant au moment de la capture, le corsaire *le Brave* n'est pas répréhensible pour avoir arrêté *le Gioseppino* :

« Art. 1er. La décision du Conseil des prises du 23 septembre 1812 est annulée, et le prix provenant de la vente du *Gioseppino* et de son chargement sera restitué aux propriétaires. — Art. 2. Les dépens sont compensés entre les parties. »

Conseil d'État. — 7 *août* 1816.

Doit être déclarée nulle la prise d'un navire muni d'un sauf-conduit qui l'autorise à approvisionner les armées françaises, bien que ce sauf-conduit date de deux ans, si le bâtiment capturé est réellement employé à l'approvisionnement de l'armée, et s'il est trouvé dans des parages qui justifient sa destination.

le Diablotin *contre* le San-Antonio.

Le consul français de Barcelone délivra, en mars 1810, au capitaine espagnol Olivare, un sauf-conduit pour le navire *le San-Antonio*.

Muni de ce sauf-conduit, en 1812, le capitaine Olivare se mit en route avec une cargaison de blé assez considérable, et le 14 mai il fut chassé et capturé par le corsaire français *le Diablotin*.

Le capitaine Olivare n'exhiba le sauf-conduit dont il était porteur qu'à Denia, où la prise fut conduite; mais on n'y eut point égard, parce qu'il fut trouvé d'une date trop ancienne.

Le capitaine espagnol et son équipage furent renfermés dans la citadelle de Valence.

Après une longue et pénible captivité, le 20 juin 1812, ils présentèrent une pétition au consul français de Valence, disant qu'ils s'étaient crus suffisamment autorisés par le sauf-conduit du consul de Barcelone; que si cependant ils étaient en faute, on en pouvait les retenir prisonniers plus longtemps, et que, pour obtenir leur liberté, ils étaient prêts à abandonner le navire et la cargaison, renonçant à toute réclamation et répétition, pourvu qu'il leur fût accordé des secours suffisants pour rentrer dans leurs foyers.

Le corsaire accepta la proposition, et le capitaine Olivare fut mis en liberté : il réitera devant le consul, le gouverneur de la citadelle et deux témoins, la renonciation qu'il avait déjà faite.

Après lui avoir donné une somme de 500 piastres à titre de secours, on mit en liberté le capitaine et son équipage.

Rentrés dans leurs foyers, les marins du *San-Antonio* et le capitaine Olivare se joignirent aux propriétaires du bâtiment capturé, pour demander au consul de Barcelone l'annulation des renonciations qu'ils avaient faites, comme leur ayant été arrachées par la violence et les menaces; mais, pendant cet intervalle, le consul de Valence avait prononcé la confiscation du navire et du chargement au profit des capteurs : les principaux motifs de cette décision étaient fondés sur l'insuffisance du sauf-conduit, et sur la renonciation faite par les capturés.

Le capitaine Olivare et consorts se sont pourvus au Conseil des prises. Sur leur demande, intervint l'arrêt suivant, le 31 octobre 1814 :

« Attendu qu'on ne peut avoir aucun égard à la renonciation faite par le capitaine capturé et son équipage à tous droits sur le navire et le chargement, puisqu'il résulte de l'explication donnée par M. Lanusse, consul à Valence, que cette renonciation a été souscrite par l'équipage pour obtenir sa liberté, et par la crainte qu'il avait d'être conduit prisonnier en France;

« Que les capteurs n'avaient pas le droit de faire faire en leur faveur des déclarations, qui d'ailleurs sont insignifiantes, puisqu'elles n'ont aucune authenticité;

« Que dès qu'il y avait eu réclamation, et qu'on s'était muni d'un sauf-conduit français, le consul ne pouvait rendre qu'une décision provisoire, soumise à l'examen du Conseil;

« Qu'il est constant que le navire avait réellement à bord un sauf-conduit régulier émané des autorités françaises, puisque, après avoir été remis au capteur, il a disparu, et s'est trouvé depuis remplacé par un duplicata et un certificat authentiques;

« Que le capitaine, ayant été rencontré avec un chargement de grains sur la route de Barcelone, se trouvait alors avoir rempli les conditions imposées par le sauf-conduit, et dont l'objet était d'approvisionner les armées françaises en Catalogne; qu'ainsi on ne peut exciper contre lui de ce qu'il avait été chercher du blé à Gibraltar;

« Le Conseil, sans s'arrêter à la décision rendue au consulat français de Valence le 3 août 1812, laquelle est déclarée nulle et incompétente: faisant droit sur les réclamations des propriétaires du navire espagnol *le San-Antonio* et de son chargement, pris par le corsaire français *le Diablotin* le 14 mai 1812, ordonne que le produit de la vente dudit navire et du blé étant à bord sera remis à la disposition des propriétaires, à la charge par eux de payer tous les frais relatifs à la prise, etc., et de rembourser à l'armateur du corsaire le montant des 500 piastres données à titre de secours, sauf leur recours contre qui il appartiendra. »

Le sieur Leclerc, armateur du corsaire *le Diablotin*, demanda l'annulation de cet arrêt au Conseil d'Etat. Le corsaire soutint que le sauf-conduit présenté par le capitaine Olivare n'était pas suffisant, qu'il était de vieille date, et que, sous ce rapport, le capitaine du corsaire n'avait pu l'admettre; que, dans tous les cas, on aurait dû avoir égard à la renonciation faite par le capitaine capturé et son équipage; que c'était là une convention écrite régulièrement faite entre eux, et qui devait avoir force de loi à leur égard.

« Considérant que la renonciation faite par l'équipage du *San-Antonio* aux poursuites de la procédure n'a pas été un acte libre de sa volonté, mais l'effet de la crainte qu'il avait d'être conduit prisonnier de guerre en France; — Considérant que le capitaine dudit navire, ayant été rencontré avec un chargement de grains sur la route de Barcelone, se trouvait avoir rempli les conditions imposées par le sauf-conduit régulier émané des autorités françaises dont il était porteur, et dont l'objet était d'approvisionner les armées françaises en Catalogne:

« Art. 1er. La requête du sieur Leclerc est rejetée, et la décision du Conseil des prises du 31 octobre 1814 sortira son plein et entier effet. — Art. 2. Les armateur et capitaine du corsaire *le Diablotin* sont condamnés aux dépens. »

CHAPITRE III.

DES TEMPS A PARTIR DESQUELS CESSE L'EXERCICE DU DROIT DE PRISE.

Lorsque des puissances maritimes ont été en guerre, elles ont soin, généralement, de régler le moment où les prises cesseront de pouvoir être faites légitimement; et comme le droit de prise n'est qu'une émanation du droit de guerre, les corsaires et les équipages des bâtiments de guerre doivent exécuter les conventions arrêtées entre les parties belligérantes. Souvent il est stipulé que les prises faites au moment de la signature de la paix, et à partir d'une date antérieure, seront rendues respectivement; et alors les prises faites avec une entière régularité, alors qu'on était en guerre ouverte, sont remises à leurs propriétaires, sans que les capteurs, armateurs ou équipages des bâtiments de guerre, puissent élever aucune réclamation; c'est ce qui a été stipulé dans le traité conclu entre la France et les Etats-Unis, le 8 vendémiaire an IX (1er novembre 1800).—Quelquefois on fixe certains délais, suivant les distances, pour permettre à la paix de se faire connaître, afin qu'elle s'impose, au fur et à mesure que sa promulgation s'étend. Ce n'est là, pour ainsi dire, qu'une application des principes de l'art. 1er du Code Napoléon, qui, dans le territoire de l'Empire, échelonne la présomption de la connaissance de la loi, de jour en jour, par distance de dix myriamètres. C'est ce qu'a fait le traité d'Amiens, art. 16. Toutefois, si, dans les délais où les hostilités sont encore présumées légales, une capture était faite par un corsaire connaissant, d'une manière positive et officielle, l'intervention d'un traité de paix, dans ce cas la prise serait nulle. Lorsque les traités sont positifs, quelle que soit leur décision, eût-elle un effet rétroactif, ils doivent être obéis; mais que doit-il être décidé dans leur silence, lorsque la paix est faite, et que les parties contractantes ont gardé

le silence sur les questions de prises maritimes, ainsi qu'il est arrivé, par exemple, dans les traités de Campo-Formio et de Lunéville, intervenus entre la France et l'Autriche?

Dans ce cas, il faut s'en tenir au parti le plus humain, le plus pacifique, et dès lors le plus conforme aux rapports nouveaux qui substituent l'alliance et l'amitié aux hostilités et aux combats.

[Excepté les prises faites en vertu de lettres de représailles, il n'y a de prises valables que celles qui se font après la guerre déclarée, et tant qu'elle dure.

Elles devraient donc cesser précisément au moment de la conclusion de la paix ; mais comme, dans ce temps-là, il y a nécessairement des corsaires en mer, qui ignorent l'événement de la pacification, il est d'usage, dans les traités de paix, de stipuler un temps, suivant la distance des lieux, après lequel, les prises qui seront faites de part et d'autre sont déclarées nulles et sujettes à restitution.

Jusqu'à l'expiration du délai, les prises sont donc valables; mais cela ne doit s'entendre qu'avec cette restriction : si l'armateur ou son capitaine n'a pas été instruit auparavant de la conclusion de la paix. Car, s'il y a preuve qu'il l'a sue, la prise alors doit être restituée, même avec dommages et intérêts ; parce que ces délais ne sont stipulés que pour suppléer au défaut de connaissance de la paix, par ailleurs, dans le temps intermédiaire.

Cette preuve, néanmoins, doit se tirer par une autre voie que celle de la déclaration qui lui en serait faite par le capitaine du navire pris, au moment de la prise, ou aussitôt après ; car enfin une telle déclaration peut être suspecte, soit avant, soit après l'expiration des délais.

La différence qu'il y aura alors, c'est que si c'est avant l'expiration, la prise n'en sera pas moins bonne, quoique le fait soit reconnu vrai dans la suite, à moins qu'il n'y ait preuve que le capteur savait réellement dès lors que la paix était faite ; au lieu que, si c'est après les délais expirés, la prise sera véritablement sujette à restitution ; mais ce sera sans dépens, dommages et intérêts, à moins qu'il n'y ait

preuve tout de même qu'au temps de la prise le capteur était instruit de la paix.

M. le chevalier d'Abreu, dans son *Traité des prises*, part. II, chap. II, p. 96, tient indistinctement qu'en pareil cas la prise est bonne, si le capteur a ignoré la paix. Mais, outre qu'il ne parle point du tout des délais qu'on a coutume de stipuler, c'est que de, quelque manière qu'il l'ait entendu, les distinctions que l'on vient de faire n'en paraissent pas moins justes et devoir être suivies.

D'un autre côté, M. Hubner, dans son *Traité de la saisie des bâtiments neutres*, t. II, part. Ire, chap. IV, § 10, p. 118 et suiv., parlant des bâtiments neutres, soutient qu'ils ne peuvent plus être saisis et déclarés de bonne prise, pour quelque cause que ce soit, dès que la paix est signée, que les capteurs en aient eu connaissance ou non. Il convient bien qu'en ce dernier cas l'armateur ne sera pas blâmable; mais il ne faudra pas moins, selon lui, restituer le navire et toute sa cargaison, sauf au souverain du capteur à l'indemniser. En cela, comme partout ailleurs, il plaide continuellement la cause des neutres; et certainement ses principes leur sont trop favorables.]

Telle est aussi l'opinion de M. Hautefeuille (t. IV, p. 286, 289). « Un seul fait, dit-il, concerne les neutres, c'est le rétablissement de la paix; ils ne peuvent être tenus à exécuter aucune condition du traité intervenu. La guerre a cessé, les obligations qu'elle leur imposait ont cessé également. » Mais, comme Valin, nous estimons que la saisie est valable et que l'adjudication au capteur doit être faite; car si un blocus existait de fait, le croiseur a dû le faire respecter; la contrebande de guerre portée à l'ennemi, dans les délais où les prises sont encore possibles, pouvait, à l'instant même, tourner contre le croiseur, s'il l'avait laissée passer à l'ennemi. L'ennemi pouvait se cacher sous l'apparence d'un neutre pour venir le surprendre : donc il devait toujours vérifier le passe-port des neutres.

Dans les délais stipulés, les périls de la guerre sont encore possibles; donc les devoirs de la neutralité doivent être

observés, à peine d'encourir la punition de l'infraction commise, et nous maintenons l'opinion de Valin, parce que c'est là la loi de la sécurité pour les belligérants, et de la bonne foi pour tous.

[Il en doit être des neutres en pareil cas, comme de ceux qui sont pris durant la guerre; c'est-à-dire que, si durant la guerre ces prises neutres eussent été sujettes à confiscation, elles doivent l'être tout de même, quoique faites après la signature de la paix, dès quelles l'ont été avant que la paix fût connue ou présumée telle.]

« Comme il n'est pas possible que les hostilités en temps de guerre puissent cesser partout au moment de la stipulation de la paix, dit Azuni, t. II, p. 291, art. 4, § 9; comme il peut se faire aussi qu'en pareille circonstance il se trouve en mer des corsaires et des armateurs qui ignorent l'événement de la paix, on a depuis très-longtemps la sage précaution de fixer dans les traités de paix un temps proportionné à la distance des lieux, passé lequel, les prises faites réciproquement par les belligérants sont déclarées nulles et sujettes à restitution. Tel est l'esprit du traité de paix de 1570, entre la Suède et la ville de Lubeck; de l'art. 12 du traité de 1665, entre Louis XIV et les villes anséatiques; de l'art. 3 du traité de paix du 5 avril 1654, entre Cromwell et les provinces-unies de Hollande; et telle est la doctrine universelle fondée sur le droit primitif des gens. (Grotius, *De jure belli ac pacis*, liv. III, ch. XXI, § 55.)

« Azuni ajoute, dans le paragraphe suivant : « C'est ainsi que dans l'art. 25 du traité préliminaire de paix de 1762, entre la Grande-Bretagne, la France et l'Espagne, il fut réglé que seulement les vaisseaux pris dans la Manche et dans les mers du Nord, après l'espace de douze jours depuis la ratification, seraient restitués; que le terme serait de six semaines pour les prises faites depuis la Manche jusqu'aux îles Canaries; de trois mois au delà de la ligne équinoxiale, et de six mois au delà. »

Cette même disposition se trouve dans l'art. 28 du traité préliminaire de paix de 1783 entre la France et la Grande-

Bretagne, et dans l'art. 10 des préliminaires avec l'Espagne; dans les art. 3 et 4 de la convention entre la République française et les Etats-Unis d'Amérique, du 8 vendémiaire an IX; entre la France et l'empereur d'Allemagne, du 9 février 1801, art. 3; entre la France et le roi de Naples, du 29 mars 1801, art. 1er; et entre la France et l'Espagne, la Hollande et l'Angleterre, du 25 mars 1803, art. 16, conformément à l'art. 11 des préliminaires. (Voir le texte de ce dernier article, au compte-rendu de l'affaire de *la Bellonne* contre *le Porcher*.)

CONSEIL D'ÉTAT. — 20 *novembre* 1815.

C'est à l'époque de la prise qu'on doit s'arrêter, sans égard au temps postérieur, pour savoir s'il y avait hostilité entre la France et le pays auquel appartient un navire capturé, et apprécier ainsi si la prise doit être confirmée.

LE HOOP *contre* LE RENARD, LE PAS-DE-CALAIS *et* LE RICOCHET.

LOUIS, etc.; — Considérant que lors de la capture il existait un état notoire d'hostilité entre la France et la Hollande :

« ART. 1er. La requête du sieur Jongh est rejetée, et la décision attaquée sortira son plein et entier effet. — ART. 2. Le sieur Jongh est condamné aux dépens. »

CONSEIL D'ÉTAT. — 20 *novembre* 1815.

On doit décider les contestations en matière de prises d'après les règles et les circonstances existantes à l'époque de la prise, sans tenir compte de ce qui existe lors du jugement.

LA CÉRÈS *contre* LA SOPHIE.

Le navire *la Céres* avait été capturé avant le rétablissement de la paix. Mais à l'époque où il fut jugé, le 16 mai 1814, la paix était rétablie. Son propriétaire prétendait qu'on ne pouvait plus valider la prise. La prise fut néanmoins validée par le Conseil des prises. — Pourvoi de Connenburg, propriétaire du navire.

Le Conseil d'Etat a statué comme il suit :

« LOUIS, etc.; — Considérant que le navire *la Céres*, au moment de sa capture, portait le pavillon hollandais; que, d'après les connaissements trouvés à bord, la cargaison dudit navire appartenait à des négociants anglais, avec destination pour l'Angleterre, et a dû ainsi être considérée de bonne prise :

« ART. 1er. La requête du sieur Willehm Connenburg est rejetée. »

CONSEIL DES PRISES. — 9 *brumaire an IX.*

Les traités internationaux, même non promulgués lois de l'Etat, peuvent avoir un effet rétroactif, lorsque tel est leur dispositif.
Une prise faite avant un traité, et qui eût été déclarée valable si elle avait été vérifiée avant sa conclusion, peut être annulée en vertu du traité, quand elle est jugée après sa promulgation; mais, dans ce cas, aucune condamnation en dommages et intérêts ne peut être prononcée contre le capteur.

L'ARIADNE *contre* LA LAURE.

Le corsaire *la Laure* avait capturé le bâtiment américain *l'Ariadne*, appartenant à un citoyen des *États-Unis*; mais, avant le jugement de la prise, était intervenu, entre la France et les États-Unis, le traité du 8 vendémiaire an IX, qui fut ratifié ensuite le 12 thermidor suivant, et enfin promulgué comme loi de l'Etat, en vertu de la loi du 15 frimaire an X.

L'ART. 4 de ce traité est ainsi conçu :

« Les propriétés capturées, non encore condamnées définitivement, ou qui pourront être capturées avant l'échange des ratifications, excepté les marchandises de contrebande destinées pour un port ennemi, seront rendues mutuellement, sur les preuves suivantes de propriété ; savoir :

« De part et d'autre, les preuves de propriété relativement aux navires marchands, armés ou non armés, seront un passeport de la forme suivante :

« A tous ceux qui ces présentes verront, soit notoire que faculté a été accordée à..., maître ou commandant du navire appelé..., de ... tonneaux ou environ, se trouvant présentement dans le port, et havre de..., et destiné pour... chargé de..., qu'après que son navire aura été visité, et avant son départ, il prêtera serment, entre les mains des officiers autorisés à cet effet, que ledit navire appartient à un ou plusieurs sujets de..., dont l'acte sera mis à la fin des présentes; de même qu'il gardera et fera garder, par son équipage, les ordonnances et règlements maritimes, et remettra une liste, signée et confirmée par témoins, contenant les noms et surnoms, les lieu de naissance et demeure des personnes composant l'équipage de son navire, et de tous ceux qui s'y embarqueront, lesquels il ne recevra pas à bord sans la connaissance et permission des officiers autorisés à ce ; et, dans chaque port ou havre où il entrera avec son navire, il montrera la permission aux officiers à ce autorisés, et leur fera un rapport fidèle de ce qui s'est passé durant son voyage; et il portera les couleurs, armes et enseignes (de la République française ou des États-Unis), durant sondit voyage. En témoin de quoi nous avons signé les présentes, les avons fait contre-signer par.... et y avons fait apposer le sceau de nos armes.

« Donné le .., l'an de grâce le... »

« Et ce passe-port suffira sans autre pièce, nonobstant tout règlement contraire. Il ne sera pas exigé que ce passe-port ait été renouvelé ou révoqué, quelque nombre de voyages que ledit navire ait pu faire, à moins qu'il ne soit revenu chez lui dans l'espace d'une année.

« Par rapport à la cargaison, les preuves seront des certificats contenant le détail de cargaison du lieu d'où le bâtiment est parti, et de celui où il va, de manière que les marchandises défendues et de contre-

bande puissent être distinguées par les certificats, lesquels certificats auront été faits par les officiers de l'endroit d'où le navire sera parti, dans la forme usitée dans le pays ; et si ces passe-ports ou certificats, ou les uns ou les autres, ont été détruits par accident ou enlevés de force, leur défaut pourra être suppléé par toutes les autres preuves de propriété admissibles d'après l'usage général des nations.

« Pour les bâtiments autres que les navires marchands, les preuves seront la commission dont ils sont porteurs. Cet article aura son effet à dater de la signature de la présente convention ; et si, à dater de ladite signature, des propriétés sont condamnées, contrairement à l'esprit de ladite convention, avant qu'on ait connaissance de cette stipulation, la propriété ainsi condamnée sera, sans délai, rendue et payée. »

Cette convention devait nécessairement régir la capture de *l'Ariadne*, qui n'avait pas encore été soumise à l'autorité souveraine du Conseil des prises. Aussi, lorsque la question de la validité de la capture s'est présentée au Conseil, avant même la ratification de la convention du 8 vendémiaire an IX, et avant sa promulgation comme loi de l'Etat, le commissaire du gouvernement s'est appuyé exclusivement sur la teneur de l'art. 4 précité, pour demander la mainlevée de la saisie de *l'Ariadne*. Voici en quels termes la question de droit a été traitée par le commissaire du gouvernement : « Les corsaires n'ont le droit d'arrêter et de prendre qu'en vertu de la délégation du droit de guerre que leur fait le gouvernement : leur droit est donc subordonné aux traités qui peuvent, par des dispositions rétroactives, ordonner la restitution des navires dont ils se sont saisis. Leur droit n'est donc réellement acquis qu'après qu'un tribunal compétent a prononcé la validité d'une prise et la leur a adjugée. Jusque-là, il est imparfait et soumis aux mêmes vicissitudes que les relations plus ou moins amicales qui existent entre les nations.

« Le traité du 8 vendémiaire est donc le seul applicable à la cause. L'art. 4 et les art. 16 et 17 déterminent les preuves de propriété qui seront exigées : l'art. 4 décide que les propriétés capturées seront vendues mutuellement sur les preuves de propriété, quelles qu'aient été les dispositions hostiles du gouvernement américain au temps de la capture, elles ne peuvent maintenant servir de motif pour les retenir. »

Puis, le commissaire du gouvernement examine si tout est neutre dans le navire et conforme au traité du 8 vendémiaire. Il établit l'affirmative, et conclut à l'invalidité de la prise.

Il ajoute : « Quant aux dommages-intérêts, s'ils ne sont pas toujours une conséquence de l'invalidité de la capture, c'est surtout dans une circonstance de la nature de celle où se trouvait l'armateur. Il y avait pour arrêter le navire un motif aussi bien fondé qu'il pouvait l'être ; il n'a employé aucun procédé que les lois ou le droit des gens réprouvent : il doit donc être personnellement à couvert des suites d'une demande fondée sur un traité qui n'existait pas alors.

« Du 9 brumaire an IX. — Décision du Conseil des prises, qui fait mainlevée de la saisie du bâtiment américain *l'Ariadne*, sans dommages-intérêts. »

Conseil des prises. — 7 *ventôse an X*.

N'est pas valable une prise faite après la signature d'un traité de paix, même avant sa ratification, alors qu'aucune stipulation spéciale n'est faite à cet égard.

Il en est ainsi même quand la paix n'est connue ni du capteur ni du capturé.

La présence d'articles de contrebande de guerre ne peut faire confisquer la cargaison que s'ils en forment plus des trois quarts.

LA THÉTIS *contre* LE SERPENT.

La capture de *la Thétis* avait été faite le 8 mars 1801, vingt-neuf jours après la signature du traité de Lunéville, qui est du 9 février précédent (20 pluviôse an IX); mais huit jours avant que ce traité fût ratifié, ce qui a eu lieu le 16 mars 1801. Quant à la publication, elle est du 19 mars 1801.

Le commissaire du gouvernement a conclu de ces faits qu'à l'époque de la capture nous étions en paix avec la puissance sous le pavillon de laquelle voyageait *la Thétis*, navire autrichien.

« Dire que le traité de Lunéville n'était pas encore ratifié, et que, par conséquent, il ne pouvait pas encore avoir son exécution, c'est soutenir une proposition vraiment dérisoire. Sans doute, un traité ne devient définitif entre deux puissances qu'après la ratification ; mais le seul bon sens nous dit que, pour parvenir à cette ratification, chaque puissance respective est intéressée à exécuter sur-le-champ les clauses de ce traité, sans quoi un acte de cette nature, bien plus sérieux qu'une simple trêve, ne produirait pas néanmoins le même effet, puisque l'effet de la trêve est de suspendre toutes les hostilités réciproques. Or, si la trêve, qui n'est qu'un repos momentané, suspend les hostilités, comment pourrait-on s'en permettre après la signature d'un traité qui n'a d'autre but que de réclamer une paix durable ?

« A mon avis, une pareille proposition répugne autant à la politique qu'au bon sens. Mais, dira-t-on, ce traité ne peut tout au plus être exécutoire pour les sujets des puissances contractantes que du moment où il leur est légalement connu. D'abord, je fais observer ici que le traité dont est cas ayant une existence de vingt-neuf jours à l'époque de la prise, il est difficile de penser que le corsaire n'en fût pas instruit. En second lieu, en supposant qu'il n'en fût pas réellement instruit, qu'en résulterait-il ? Rien, sinon que sa bonne foi le mettrait à l'abri des dommages-intérêts à l'égard du capturé; mais non pas que la capture fût valide, puisqu'une capture ne peut être valide que quand elle est faite sur un ennemi. Or, nous ne pouvons pas qualifier d'ennemi celui avec lequel nous avons signé un traité de paix : s'il en était autrement, on adjugerait à un corsaire une prise que le gouvernement serait obligé de restituer.

« Mais, a-t-on dit encore, la cargaison doit au moins encore être réputée ennemie : 1° parce qu'elle comportait des objets de contrebande ; 2° parce qu'elle était destinée pour des ennemis.

« A cela, je crois devoir faire observer : 1° que pour qu'une cargaison soit réputée de contrebande, il faut que les objets prohibés surpassent les trois quarts de cette cargaison, et ici 50 caisses de fusils se sont trouvées confondues entre 120 caisses de vitriol et une quantité considérable de bougies, de livres et de tables de pierre ; 2° les armes ne sont des objets de contrebande que lorsqu'elles sont destinées pour un port ennemi; et, à l'instant de la capture de *la Thétis* qui se rendait en Sicile, un armistice était signé entre la République et le roi de Naples. Il est vrai que cet armistice date du 29 pluviôse an IX, c'est-à-dire treize jours après la sortie de *la Thétis* de Venise; en sorte que, lorsque

ce navire était en armement, nous étions encore en guerre ouverte avec la puissance pour les Etats de laquelle elle était destinée.

« Mais, outre que ce serait vraiment une question que celle de savoir si on doit juger une prise ou d'après l'état de choses existant à l'époque de son armement, ou d'après celui existant au moment de sa capture; d'un autre côté, dès lors que les caisses de fusils trouvées à bord de *la Thétis* ne montaient pas aux trois quarts de sa cargaison, elles ne pouvaient pas en faire confisquer la totalité de la cargaison, et seraient tout au plus, elles seules, sujettes à confiscation.

« Je conclus à la restitution du navire et de sa cargaison.

« Du 7 ventôse an IX.— Décision du Conseil des prises, qui invalide la prise de *la Thétis*. »

CONSEIL DES PRISES. — 2 *et* 14 *floréal an XI.*

LA BELLONE *contre* LE PORCHER, LA PETITE-RENOMMÉE *contre* LA NYMPHE.

Lorsqu'un traité de paix détermine des délais à l'expiration desquels les prises ne seront plus faites valablement, l'ignorance absolue de la paix n'est pas indispensable pour la validité d'une saisie faite dans les délais réservés.

Dans les délais où les prises peuvent être encore légitimement faites, la présomption d'ignorance de la paix est de droit, et elle ne doit céder que devant la preuve complète que le capteur a eu une connaissance POSITIVE *de la paix.*

Cette connaissance doit être certaine, assurée, indubitable. Elle ne peut résulter de renseignements verbaux, ni même de documents non authentiques fournis par l'ennemi. Elle doit émaner immédiatement ou médiatement de la puissance à laquelle appartient le capteur. Elle peut, néanmoins, résulter de communications faites par la voie de l'ennemi, en vertu d'instructions SPÉCIALES *et* OFFICIELLES, *dont il serait porteur.*

Première espèce.

Les préliminaires de la paix entre la France et l'Angleterre avaient été signés à Londres, le 9 vendémiaire an X, et échangés le 18 du même mois, 2 et 11 octobre 1801. Il était arrêté qu'aussitôt qu'ils seraient ratifiés, l'amitié sincère serait rétablie entre la France et l'Angleterre, par terre et par mer, dans toutes les parties du monde; que toute conquête qui aurait lieu de la part de l'une ou de l'autre des parties contractantes sur l'une d'elles ou sur ses alliés, après la ratification des préliminaires, serait regardée comme non avenue. En outre, l'art. 11 statuait que, pour prévenir tous les sujets de plaintes et de contestations qui pouvaient naître à l'occasion des prises qui seraient faites en mer après la signature des articles préliminaires, les vaisseaux et effets qui seraient pris dans des limites qui varieraient, d'après les diverses latitudes, de douze jours à cinq mois, seraient, de part et d'autre, restitués.

Une lettre de l'amirauté anglaise, sous la date du 12 octobre 1801, fut adressée à tous les officiers en chef, capitaines et commandants des vaisseaux du roi de la Grande-Bretagne, par laquelle il leur était ordonné de s'abstenir de toute hostilité contre les possessions et citoyens de la République française et de ses alliés. Le lendemain de cette lettre, parut une proclamation du roi d'Angleterre, qui, après avoir mentionné

les faits ci-dessus rapportés, ordonnait à tous ses officiers et à tous ses sujets de s'abstenir de tous actes d'hostilité contre la République française et ses alliés, leurs vaisseaux et sujets respectifs, à dater des époques et après les époques susmentionnées, sous peine d'encourir sa disgrâce.

Dès le jour même de l'échange des ratifications, les consuls de la République prirent un arrêté, portant que les prises qui seraient faites sur la Grande-Bretagne ou ses alliés, dans les lieux et après les délais énoncés dans l'art. 11 des préliminaires, seraient déclarées nulles et, comme telles, restituées. La même chose était ordonnée pour les prises qui seraient faites par des bâtiments armés, sortis des ports de la République, postérieurement à la signature des préliminaires, lorsque la nouvelle en était parvenue dans lesdits ports.

Le 25 vendémiaire (18 octobre), le ministre de la marine et des colonies adressa aux commandants des forces maritimes françaises des ordres analogues à ceux de l'amirauté d'Angleterre. Aux termes de ces instructions, il était dit que, malgré les restrictions qui semblaient résulter de l'art. 11 des préliminaires, la navigation était entièrement libre, et les préfets maritimes étaient chargés d'annoncer sur-le-champ cette heureuse nouvelle dans tous les ports de leurs arrondissements respectifs.

Enfin l'art. 16 du traité définitif, signé à Amiens le 6 germinal an X (27 mars 1802), et promulgué comme loi de l'Etat le 30 floréal suivant (25 mai 1802), reproduisait l'art. 11 des conventions préliminaires. Cet article est ainsi conçu :

« Pour prévenir tous les sujets de plaintes et de contestations qui pourraient naître à l'occasion des prises qui auraient été faites en mer après la signature des articles préliminaires, il est réciproquement convenu que les vaisseaux et effets qui pourraient avoir été pris dans la Manche et dans les mers du Nord, après l'espace de douze jours, à compter de l'échange des ratifications des articles préliminaires, seront, de part et d'autre, restitués ; que le terme sera d'un mois, depuis la Manche et les mers du Nord jusqu'aux îles Canaries inclusivement, soit dans l'Océan, soit dans la Méditerranée ; de deux mois, depuis les îles Canaries jusqu'à l'équateur ; et enfin, de cinq mois, dans toutes les autres parties du monde, sans aucune exception ni autre distinction plus particulière de temps et de lieux. »

Tel était en Europe l'état des relations diplomatiques de la France et de l'Angleterre, qui étaient déjà depuis tant d'années en guerre, lorsque dans l'Inde le navire *le Porcher* partit de Calcutta, le 29 pluviôse an X. Il était porteur d'une commission en guerre pour le temps des hostilités, et d'une gazette du 14 pluviôse contenant la proclamation du roi d'Angleterre, et d'une instruction du 12 du même mois. Le corsaire français *la Bellone*, pourvu d'une lettre de marque, sous la date du 25 ventôse an IX, qui était sorti de l'Ile de France le 16 frimaire, avant l'arrivée dans cette île des préliminaires de paix, captura *le Porcher* le 5 ventôse suivant, et le conduisit à l'Ile de France. D'après le procès-verbal de capture, dès que *le Porcher* s'était vu poursuivi, il avait changé sa direction, en faisant force de voiles, et, tout en amenant son pavillon au coup de semonce, il n'en avait pas moins continué sa route, toutes voiles dehors.

Le tribunal de commerce fut saisi du jugement de la prise. Le capitaine Black, commandant le vaisseau capturé, conclut à ce qu'elle fut

déclarée nulle et illégale. Le 19 floréal an X, le tribunal prononça la confiscation du navire et de la cargaison. Ce jugement fut confirmé par le tribunal d'appel, le 15 messidor suivant, et le capitaine Black se pourvut en cassation devant le Conseil des prises, pour mal jugé et pour incompétence.

Il alléguait que la volonté bien exprimée des puissances contractantes avait été qu'une cessation absolue d'hostilités eût lieu immédiatement entre les deux nations, et que, postérieurement à la signature des préliminaires, elles avaient renoncé à l'exécution des restrictions de l'art. 11, ainsi que cela résultait de la lettre sus-énoncée du ministre de la marine, du 25 vendémiaire ; sans tenir compte de la reproduction de ces mêmes restrictions, faites dans le traité definitif, que les délais fixés par cet article n'avaient été imaginés qu'en faveur de l'ignorance présumée, où auraient été les navires capteurs, de la conclusion de la paix, qu'ils ne pouvaient être invoqués par eux que dans le cas de cette ignorance absolue et prouvée ; que le capitaine de *la Bellone*, au moment de la capture, avait déjà acquis la connaissance des préliminaires de paix ; qu'elle lui avait été donnée : 1° par un brick parlementaire portugais ; 2° par le navire arabe *le Saley* ; 3° par le navire anglais *le Tay*, également capturé par *la Bellone* ; que lui-même avait annoncé au capitaine du corsaire la nouvelle de la paix, que ce dernier l'avait annoncée en arrivant à l'île de France ; qu'enfin *le Porcher* n'avait fait aucune résistance, et qu'il n'avait à bord que la quantité de poudre et de canons nécessaire pour faire les signaux.

« Cette affaire, dit dans ses conclusions M. Collet-Descotils, commissaire du gouvernement près le Conseil des prises, est, sous différents rapports, une des plus importantes dont jusqu'à ce jour il ait eu à s'occuper..... Bien que la question principale que présente cette cause ne soit pas nouvelle, il ne paraît cependant pas qu'elle ait été décidée jusqu'à ce jour. C'est donc au Conseil qu'est réservé l'honneur de la résoudre. »

Passant à la question capitale de savoir si l'ignorance absolue de la paix est indispensable pour la validité d'une saisie faite dans les délais, le procureur général s'exprime ainsi : « Le capitaine Black soutient que cette ignorance est nécessaire ; il va plus loin : car, selon lui, elle doit même être prouvée.

« Cette dernière opinion est evidemment fausse ; car la présomption de la légalité de la saisie doit être admise toutes les fois que l'arrestation a été faite avant l'expiration des délais, sauf au capturé à prouver le contraire. Obliger le capteur à prouver son ignorance, ce serait l'assujettir à une preuve négative à laquelle il n'est pas tenu.....

« Afin de jeter le plus de jour possible sur cette question, je crois devoir rappeler les règles que les auteurs établissent pour la décision de la validité des prises faites après la conclusion de la paix. — Un traité de paix ne fixe pas de terme pour son exécution, ou bien il en fixe un. Dans le premier cas, Grotius, Burlamaqui, Hubner, Vatel, Valin, et d'autres publicistes recommandables, décident que le traité doit être exécuté le jour même de la signature, et que tout ce qui peut avoir été pris depuis doit être restitué, mais sans dommages-intérêts, si les capteurs ignoraient la paix au moment de l'arrestation..... Dans le second cas, les termes ou les délais qui sont fixés pour l'exécution se rapportent ordinairement aux prises maritimes.

« Un corsaire qui a une connaissance positive de la paix avant de rencontrer un bâtiment qui auparavant était ennemi n'a pas le droit de

l'arrêter, hors toutefois le cas d'une légitime défense, encore bien que les délais pour la validité des prises ne soient pas encore expirés. — Mais qu'entend-on par connaissance positive de la paix? Les auteurs en parlent; mais aucun ne la définit. Je vais tâcher de le faire d'après les principes de la raison, et de suppléer par là au silence qu'ils gardent sur ce point. — La connaissance dont il s'agit doit être certaine, assurée, indubitable; elle doit émaner directement ou immédiatement de la puissance à laquelle appartient l'armateur, et si l'on veut, de l'une ou de l'autre des puissances contractantes. — Cette connaissance doit être telle, qu'elle prévienne ou dissipe tous les doutes, toutes les incertitudes, toutes les craintes, tous les dangers que pourrait courir le corsaire; elle doit, en même temps qu'elle paralyse les lettres de marque, qu'elle impose au corsaire le devoir de s'abstenir de toutes hostilités, le mettre lui-même à l'abri de la capture; elle doit enfin être transmise par des pièces authentiques et légales qui prémunissent le corsaire contre le danger, en se retirant dans un des ports de sa nation, d'être pris par quelque navire ennemi non encore informé de la conclusion de la paix. — Il s'en faut donc de beaucoup que je sois de l'opinion qu'une ignorance absolue de la paix soit nécessaire pour qu'une saisie faite avant l'expiration des délais soit valable : l'admettre, c'est supposer qu'un bruit incertain, qu'une nouvelle douteuse, qu'un rapport dont aucune pièce authentique ne garantit la vérité, sont suffisants pour mettre un corsaire dans l'obligation indispensable de cesser sa croisière et de rentrer dans le port de son armement, tout en demeurant exposé au danger d'être capturé pendant le temps de sa retraite. — Je ne saurais convenir avec le capitaine Black que, dans le cas d'une simple annonce de paix, non valablement justifiée, le corsaire n'ait le droit d'arrêter que provisoirement, sauf à relâcher le navire, sans être susceptible de dommages-intérêts, si la nouvelle se trouve vraie, ou à en poursuivre la confiscation, si elle se trouve fausse. — Au moment de l'arrestation, la saisie est bonne, ou elle est nulle, selon que le corsaire n'a point ou qu'il a la connaissance *positive* de la paix. S'il l'a, le navire doit être relâché avec dommages-intérêts; s'il ne l'a point, la saisie est valable, et la confiscation doit être prononcée. »

Conformément à ces conclusions, le Conseil rendit, le 2 floréal an XI, une décision par laquelle :

« Au moyen de ce qu'il résulte principalement des pièces qu'à l'époque de la capture, le délai fixé d'abord par les préliminaires de paix, puis renouvelé par le traité solennel entre les deux puissances, et au delà duquel toutes les prises faites dans les mers de l'Inde doivent être restituées, n'était pas expiré; que ce délai ayant été déterminé pour le cas où les capteurs, avant son expiration, ne seraient pas devenus certains de l'existence de la paix, la présomption légale subsiste en leur faveur jusqu'à la preuve contraire; que cette preuve doit être de la nature de celle indiquée par l'arrêté des Consuls, du 18 vendémiaire an X, portant que les prises faites par les corsaires sortis des ports de France après avoir eu connaissance des préliminaires de paix, dont les ratifications avaient été échangées le 11 du même mois, seront annulées; mais que rien ne justifie que le capitaine de *la Bellone* fût dans une situation telle qu'il eût une pleine et suffisante conviction de la paix, et dût s'abstenir de toutes hostilités, lorsqu'il s'empara du navire anglais *le Porcher*; — Qu'en effet, d'abord, il est reconnu qu'avant que le corsaire fût sorti du port de l'Ile de France, pour commencer sa croisière, il était impossible

que la nouvelle des préliminaires de paix fût parvenue dans cette colonie, ce qui ne permet pas de lui appliquer les dispositions de l'arrêté du 18 vendémiaire; qu'ensuite l'exhibition des papiers relatifs à la paix, que, pour unique argument, on a tant répété avoir été faite au capitaine Perroud, par le navire arabe *le Saley* qu'il arrêta, par le parlementaire portugais qu'il laissa continuer sa route, par le navire anglais *le Tay* qu'il fit conduire à l'Ile de France, enfin par *le Porcher* lui-même; cette exhibition constante, à l'égard des deux derniers navires, en la supposant faite aussi par le parlementaire et par l'arabe, malgré la dénégation des capteurs, ne portait pourtant, selon le dire même des capturés, que sur un imprimé dit : *Gazette extraordinaire de Calcuta, contenant un exemplaire de la proclamation intitulée au nom du roi d'Angleterre, laquelle annonçait des préliminaires de paix*; sans qu'aucune signature authentique ou aucun certificat légal, émanant même du pays ennemi, vinssent attester ni l'existence de ces préliminaires, ni celle de la proclamation; que, lors même que la proclamation eût présenté au corsaire le moindre caractère d'authenticité, il n'en eût pas moins été autorisé à prendre *le Porcher*, puisque les termes dans lesquels elle était conçue indiquaient textuellement que, relativement aux prises, les sujets anglais ne devaient s'abstenir des hostilités *que suivant et après les époques fixées par les préliminaires*. D'où le corsaire a dû raisonnablement conclure qu'il aurait certainement essuyé un combat, en cas de supériorité de forces du *Porcher*, malgré l'existence des préliminaires, et que, s'il eût été assez désintéressé pour relâcher sa proie, il n'en restait pas moins exposé à tomber entre les mains des Anglais jusqu'à l'expiration des délais; que le corsaire a dû encore être fortifié dans cette opinion en se rappelant la manœuvre du *Porcher* pour l'éviter, et en voyant, à côté de la pièce informe que lui montrait le capitaine Black, des lettres de marque très-régulières, dont la durée s'étendait à tout le temps des hostilités, et des instructions très-positives sur l'état de guerre, entièrement muettes sur la paix, et dont la date était postérieure de neuf jours à celle qu'on lui indiquait pour la publication, à Calcuta, de la proclamation des préliminaires; qu'il demeure donc pour constant que la capture est légitimée, d'un côté, par le fait de son antériorité aux époques fixées pour la restitution, tant par les préliminaires que par le traité de paix; de l'autre, par le défaut de connaissances suffisantes de la cessation de toute hostilité; qu'au surplus, ce serait étrangement se méprendre sur l'objet de la course et les principes qui la dirigent, que de penser que de simples avis de l'existence de la paix, donnés vaguement en mer à un corsaire, par des navigateurs étrangers, ou sur la foi d'une gazette, dussent, en paralysant ses lettres de marque, être pour lui le signal de l'abandon de la croisière, au risque même de tomber entre les mains de l'ennemi; qu'un semblable effet n'appartient qu'à l'ordre qui lui serait intimé, au nom du gouvernement dont il tient l'autorisation formelle de capturer; que si cependant la communication de la paix lui était faite par la voie de l'ennemi, en vertu d'instructions spéciales et officielles dont il serait porteur, la juste déférence pour les actes émanés de l'autorité d'un souverain déterminerait sans doute le corsaire à respecter cette sauvegarde, pourvu qu'elle fût réciproque; mais que ce serait être par trop libéral à son préjudice, et lui enlever arbitrairement le bénéfice des règlements et des traités, que de restituer une prise qu'il a faite dans les termes précis de son droit, et lorsque les avis qu'il aurait reçus ne porteraient point avec eux le cachet de l'authenticité, et moins encore le gage de sa sûreté particulière. Qu'inutile-

ment on s'est prévalu de la lettre du ministre de la marine et des colonies, du 25 vendémiaire an X, qui ne se trouvait, à l'instant de la prise, ni dans les mains du capturé, ni dans celles du capteur ; que cette lettre ne s'applique nullement aux vaisseaux de l'Etat ou corsaires sortis des ports français avant la connaissance des préliminaires, et qu'elle ne dispensait point les navires de commerce de se munir de sauf-conduits convenus entre les deux gouvernements, ni de témoignages authentiques de l'existence des préliminaires ; qu'ainsi, sous quelque point de vue qu'on envisage la prise et les circonstances qui l'ont accompagnée, elle n'offre aucun motif de reproche contre le corsaire ; et qu'en la lui adjugeant, ce sera tout à la fois lui accorder le prix des dangers qu'il a courus, et maintenir l'exécution d'une clause formelle d'un traité solennellement conclu entre les deux nations ;

Le Conseil décide que la prise faite par le corsaire français *la Bellone* du navire anglais *le Porcher* est bonne et valable.

Seconde espèce.

Une chaloupe, *la Petite-Renommée*, armée en course, partit du port de la Liberté, île de la Guadeloupe, le 2 frimaire an X, et, le 9 du même mois, aborda le brick anglais *la Nymphe*, à l'ancre dans la rade de l'île de Saint-Christophe, coupa son câble et l'enleva.

Plusieurs jours auparavant, les préliminaires de la paix avaient été publiés dans les îles anglaises de ces parages ; le capitaine de la frégate anglaise, *le Tamer*, avait envoyé un parlementaire à la Guadeloupe pour en donner la nouvelle, qui était confirmée en même temps par le gouverneur de la Dominique. Tout en accusant réception de ces deux communications au gouvernement anglais, à la date du 24 brumaire, le mulâtre Pelage, qui avait usurpé le gouvernement militaire de la Guadeloupe, se hâta d'expédier des pouvoirs à des corsaires, qui mirent immédiatement à la mer, dans le dessein de profiter de la sécurité des Anglais. Une de ces commissions, délivrée à *la Petite-Renommée*, portait la date du 29 brumaire, et était, par conséquent, postérieure de cinq jours à la réponse de Pélage. Dans sa protestation contre la capture, le capitaine anglais déclara que *la Petite-Renommée* avait surpris son navire pendant la nuit ; qu'après avoir coupé son câble, les corsaires étaient montés à bord où tout l'équipage dormait, et avaient usé de leurs armes, quoiqu'aucun des Anglais ne fût armé ; qu'ils avaient pillé l'équipage, ainsi que les marchandises de la cargaison.

Par décision du 24 frimaire an X, le commissaire de la marine au port de la Liberté, assisté du contrôleur de la marine et du sous-commissaire chargé de l'inscription maritime, prononça la confiscation du navire et du chargement, qui furent vendus, et dont le produit fût versé à la caisse des invalides de la marine jusqu'à ce qu'il fut statué définitivement.

Sur l'appel porté devant le Conseil des prises, le procureur général conclut à l'annulation de la prise. Les armateurs avaient allégué qu'on ne devait reconnaître comme nouvelles de la paix que les nouvelles officielles, c'est-à-dire émanant du gouvernement ; que, sans cela, on serait exposé à devenir victime de la ruse des ennemis et de la confiance qu'on aurait eue dans une fausse nouvelle.

« C'est se tromper étrangement, dit M. Collet-Descotils, commissaire du gouvernement, que de confondre la perfidie avec la ruse ; et ce serait

une perfidie dont il n'est point d'exemple dans l'histoire des nations de l'Europe, qu'une fausse nouvelle de paix, donnée officiellement par des commandants militaires d'une nation avec laquelle la première serait en guerre.

« Du reste, je suis loin de prétendre que l'on soit obligé de donner une confiance aveugle aux nouvelles de paix ainsi transmises, et que l'on doive négliger les mesures de sûreté dans les lieux où elles parviennent; mais il y a une grande différence entre se tenir sur une sage défensive, jusqu'à ce qu'on ait reçu des instructions de son propre gouvernement, et se permettre des actes d'oppression, lors surtout que les circonstances rendent plus que probable la nouvelle de la paix, et que la conduite de l'ennemi est telle qu'elle n'offre point de motifs de craindre aucune surprise de sa part. Recevoir de notre ennemi la nouvelle de la paix, et, par conséquent, recevoir en même temps l'assurance qu'il n'attaquera plus nos vaisseaux, exige au moins de notre part une suspension d'hostilités offensives; profiter de la sécurité que lui inspire la communication qu'il nous a donnée, pour faire enlever, soit à la mer, soit dans ses ports, ses navires, et sabrer les hommes qui les montent, est un acte de perfidie et de déloyauté qui ne convient qu'à des pirates et qui flétrirait l'honneur du nom français, s'il demeurait impuni.

« Les armateurs du corsaire ont encore prétendu que toute prise faite avant l'expiration des délais était valable, puisque l'art. 11 des préliminaires fait connaître que ces délais ont été convenus par les puissances contractantes, pour prévenir les plaintes ou les réclamations. Rien de plus erroné que cette opinion. Les prises faites dans les délais portés par l'art. 11 des préliminaires ne peuvent donc être jugées valables, qu'autant que les bâtiments capteurs n'auraient pas eu une connaissance positive de la paix. Cette vérité, conforme aux principes professés par les publicistes que j'ai cités dans mes conclusions sur l'affaire du *Porcher*, est d'une évidence à laquelle on ne peut refuser de se rendre. »

« Le Conseil déclare nulle, illégale, et contraire au droit des gens, la prise faite par le corsaire français de la Guadeloupe, *la Petite-Renommée*, du navire anglais *la Nymphe*.

Conseil d'Etat. — 29 *décembre* 1819.

Sont valables les prises faites en vertu d'une loi en vigueur au moment de la capture et qui n'a été révoquée que depuis ce moment; si la révocation a eu lieu avant le jugement de ces prises, elles doivent néanmoins être validées.

Le Dolly *et* le Télégraphe *contre* la Méduse.

Les 29 novembre et 6 décembre 1811, les frégates françaises *la Méduse* et *la Nymphe* capturèrent les navires américains *le Dolly* et *le Télégraphe*, qui furent brûlés en mer par les ordres du sieur Raoul, capitaine de *la Méduse*, conformément aux décrets de Berlin, Milan et Rambouillet. *Le Dolly*, chargé pour la Havane, sortait de Liverpool, et *le Telegraphe*, chargé à Philadelphie, était à destination de Lisbonne, alors occupée par les troupes anglaises. Des actes de protêts et déclarations furent faits devant le consul des Etats-Unis à Lorient, par le capitaine du *Télégraphe* et par un passager du *Dolly*, se disant propriétaire

d'une partie des marchandises embarquées sur ce navire. Lorsque le Conseil des prises fut saisi, des instructions insérées au *Moniteur* du 8 mai 1812 avaient annoncé que les décrets précités ne seraient plus exécutés contre les Américains.

Le 31 octobre 1814, le Conseil des prises ordonna qu'avant de faire droit, les personnes, composant les équipages des frégates *la Méduse* et *la Nymphe* seraient interrogées sur les diverses circonstances des prises. Il résulta de cet interrogatoire que lesdites prises et le brûlement avaient eu lieu en vertu des instructions qu'avait le capitaine Raoul, et qui lui prescrivaient l'exécution des décrets de Berlin et Milan ; mais bientôt le Conseil des prises fut supprimé, et l'instruction resta suspendue.

En juin 1818, les propriétaires et chargeurs des navires brûlés reprirent l'instance devant le Conseil d'Etat et demandèrent : 1° que lesdites captures fussent déclarées nulles et illégales ; 2° qu'il fût ordonné que les propriétaires desdits navires et de leur chargement seraient indemnisés des pertes et dommages que le brûlement leur avait occasionnés ; 3° qu'ils fussent eux-mêmes renvoyés devant qui de droit pour la liquidation desdites indemnités, sous la réserve de tous moyens et exceptions, notamment d'agir et de conclure ainsi qu'il appartiendrait contre les auteurs ou complices des soustractions qu'ils prétendaient avoir été commises à bord des deux navires, et généralement sous toutes les réserves de droit.

Dans cet état, est intervenue l'ordonnance suivante :

« LOUIS, etc. ; Vu les décrets datés de Berlin, du 21 novembre 1806, et de Milan, des 23 novembre et 17 décembre 1807 ;

« Considérant qu'il est constant que le navire *le Dolly*, chargé de marchandises, à la destination de la Havane, sortait de Liverpool, port de la domination anglaise, et que le navire *le Télégraphe*, chargé de farine, à Philadelphie, était destiné pour Lisbonne, occupée à cette époque par les troupes anglaises ; et que dès lors ces bâtiments naviguaient en contravention aux décrets de Berlin et de Milan ;

« Considérant que la première notification publique qui ait été donnée du décret de révocation desdits décrets à l'égard des Américains, n'a eu lieu que par les notes insérées dans *le Moniteur* du 8 mai 1812, plusieurs mois après la prise desdits bâtiments, et que, dès lors, les capitaines de *la Méduse* et de *la Nymphe* ne pouvaient en avoir connaissance ; et qu'il paraît même, d'après la note, en date du 12 mars 1812, attribuée par les requérants au ministre plénipotentiaire des Etats-Unis, qu'à cette époque ce ministre lui-même ne la connaissait pas.

« ART. 1er. La requête des propriétaires et chargeurs des navires *le Télégraphe* et *le Dolly* est rejetée, sans rien préjuger sur les réserves énoncées en leurs conclusions. »

TITRE IV.

Des Personnes qui peuvent exercer le droit de prise.

CHAPITRE I.

Arrêté du 2 prairial an XI. — Art. 15 et 112. Bâtiments pourvus de lettre de marque, ou de commission en guerre et marchandises.
Art. 34. Navires non pourvus de commission régulière. — Conséquence.
Loi du 18 vendémiaire an II. — Prises faites sans lettre de marque, par des Français prisonniers chez l'ennemi.

PROŒMIUM.

Ainsi que nous l'avons établi ci-dessus, le droit de prise n'appartient qu'à l'État, qui en confie l'exercice ou aux équipages de ses bâtiments de guerre, ou qui le communique à des particuliers qu'il accepte comme enrôlés volontaires, sortes de corps francs qui n'ont pour solde que le produit du butin que l'Etat doit leur adjuger, après avoir vérifié la validité de leurs prises.

Chacun sait ce que c'est que la marine nationale d'un Etat, nous n'avons donc rien à en dire; mais nous parlerons des armateurs particuliers autorisés par les belligérants à s'associer à la guerre.

C'est en vertu d'un acte émané du souverain que cet enrôlement volontaire des bâtiments de mer est admis.

Arrêté du 2 prairial an XI. — Art. 15. Les lettres de marque, soit pour des armements en course, soit pour des armements en guerre et marchandises, ne peuvent être délivrées en Europe que par le ministre de la marine et des colonies. Chaque lettre de marque sera accompagnée d'un nombre suffisant de commissions de conducteurs de prises. Ces lettres de marque

et ces commissions seront conformes aux modèles annexés au présent règlement.

Même arrêté. — Art. 112. Dans les colonies et établissements français situés au delà des mers, les capitaines généraux, ou ceux qui en remplissent les fonctions, pourront seuls délivrer des lettres de marque, ou proroger la durée de celles qui auraient été délivrées en Europe : toutefois, en se conformant aux dispositions ordonnées par le présent règlement, dans le chapitre des lettres de marque et cautionnements.

C'est la France qui, de toutes les nations, a la première établi pour les corsaires l'obligation d'avoir une commission. Le 13 novembre 1400, Charles VI rendit une ordonnance qui a donné à l'amiral le droit d'accorder des lettres de marque, et de prononcer sur toutes les infractions commises par les porteurs de ces lettres. En 1487, l'archiduc Maximilien rendit une ordonnance semblable pour les Pays-Bas. Depuis, toutes les puissances ont suivi cet exemple, et aujourd'hui les législations de toutes les nations sont unanimes pour exiger que les armateurs particuliers soient porteurs, afin de prendre part à la guerre, de commissions délivrées par leur souverain.

Examinons les différentes lois qui ont régi successivement, en France, la matière des lettres de marque. Nous trouvons, d'abord, l'art. 3 de cette ordonnance de Charles VI, dont nous venons de parler ; il est ainsi conçu :

« Se aulcun, de quelqu'estat qu'il soit, mestoit suz aulcune nef à ses propres despenz por porter guerre à noz ennemys, ce sera par le congié et consentement de nostre dict admiral ou son lieutenant. Lequel a ou aura au droict de son dict offyce la cognoissance, jurisdiction, correction de toz les faicts de la dicte mer et de ses despendances, criminellement et civilement. » (Lebeau, *Code des prises*, à sa date.)

Cette disposition fut renouvelée à diverses époques, notamment par l'art. 18 de l'ordonnance rendue, en 1543,

par François Ier, et par l'art. 30 de l'ordonnance rendue, en 1584, par Henri III. Ces deux articles étaient rédigés en termes identiques :

« Ne pourra aucun, de quelqu'estat qu'il soit, mettre sus aucun navire à ses dépens, pour faire guerre à nos ennemis, sinon par le congé du dict admiral ou de son visadmiral et lieutenant. » (*Id.*, *id.*)

Enfin, l'art. 3 de l'ordonnance de 1650, et l'art. 1er du titre *des Prises* de l'ordonnance de 1681, consacrèrent encore cette obligation, pour les corsaires, de se munir de lettres de marque.

Les lettres de marque peuvent être délivrées à deux sortes de navires : 1° à ceux dont le but unique est de courir sus à l'ennemi ; 2° à ceux dont le but principal est le commerce, mais qui veulent se ménager la possibilité de profiter d'une bonne occasion qui pourrait se présenter de capturer un navire ennemi. Ainsi, il y a deux sortes de commissions : 1° *la lettre de marque pure et simple* ; 2° *la commission en guerre et en marchandises.*

D'après le droit des gens moderne, ainsi que nous l'avons établi ci-dessus en parlant du droit de prise, les gouvernements ont seuls le droit de faire la guerre. Il en résulte que tout ce qui est pris sur l'ennemi par les sujets d'un Etat belligérant appartient à cet Etat, à moins qu'il ne juge à propos de renoncer à son droit, et d'attribuer aux capteurs les produits de leurs captures. Aussi, en règle générale, toute prise faite sur l'ennemi par un ou quelques-uns de ses sujets appartient au souverain. Les capteurs ne peuvent prétendre aucun droit sur la prise, s'ils n'ont pas été autorisés, avant de prendre la mer, à combattre l'ennemi. Cette règle a été établie pour prévenir les actes de piraterie, qui, sans cela, se seraient fréquemment produits.

Aussi, les armateurs qui, en temps de guerre, équipent des navires de commerce que la nécessité de la défense oblige de pourvoir d'armes, de munitions et d'équipages nombreux, prennent des commissions en guerre et marchandises.

Munis ainsi d'une commission en guerre et marchandises, les armateurs peuvent profiter d'une occasion qui viendrait à se présenter, pendant leur voyage, de faire une prise sur l'ennemi. La prise leur appartient alors dans les termes de droit, quoiqu'ils aient été les agresseurs. En effet, l'autorisation préalable de leur gouvernement légitime leur position et leurs actes. Les commissions en guerre et marchandises sont donc des lettres que prennent les navires marchands pour s'assurer la propriété des prises qu'ils pourraient faire, et pour éviter d'être considérés comme pirates.

Si les navires de commerce peuvent, lorsqu'ils y ont été autorisés, attaquer et capturer les navires ennemis, les corsaires, munis d'une lettre de marque pure et simple, peuvent-ils, par contre, prendre un chargement de marchandises? M. Massé n'y voit aucun inconvénient (*Droit commercial*, t. Ier, n° 163). De Martens professe la même opinion (*Essai sur les armateurs*, § 12, not. P). Quant à nous, nous pensons, avec M. Hautefeuille (*Nations neutres*, t. Ier, p. 347) que si les corsaires étaient autorisés à faire le transport des marchandises, la police de la course deviendrait impossible. Les corsaires pourraient, en la prenant à leur bord, détourner une partie de la cargaison du navire capturé, et se l'approprier ainsi frauduleusement, sans faire juger la validité de la prise. Il nous semble même que le placard du 28 juillet 1705, qui permet aux corsaires hollandais de prendre pour lest des marchandises, peut donner lieu à des fraudes, et servir à masquer des pirateries. Nous sommes donc d'avis qu'il soit absolument défendu aux corsaires de faire le commerce.

Quelle est l'autorité chargée de délivrer les lettres de marque, ou les commissions en guerre et en marchandises?

Ces lettres doivent être délivrées par le souverain, ou en son nom. Nous avons vu qu'en France, jusqu'à 1789, le roi avait délégué son droit, sur ce point, à l'amiral de France; aujourd'hui, comme l'indique notre art. 15, c'est le ministre de la marine qui est chargé de la délivrance des

commissions. Dans les colonies, les lettres de marque peuvent être délivrées par le gouverneur général, ainsi que le dit l'art. 112 de l'arrêté de prairial. L'Algérie est-elle une colonie dans le sens de cet article? Nous pensons que la proximité et la facilité des communications ne doivent pas la faire comprendre dans l'art. 112.

Quel égard doit-on avoir aux lettres de marque délivrées par un gouvernement de fait, qui n'est pas reconnu par les puissances étrangères?

Ces puissances ne peuvent pas s'immiscer dans le gouvernement intérieur des autres nations; elles peuvent ne pas reconnaître un gouvernement qu'un peuple s'est donné, mais elles n'en doivent pas moins respecter tous les actes émanés de ce gouvernement, et, en général, c'est ce que font toutes les puissances, en considérant comme corsaires réguliers ceux qui sont porteurs de lettres de marque délivrées par le gouvernement de fait de leur pays. Une seule fois, à notre connaissance du moins, une nation a voulu soutenir que des corsaires munis de lettres de marques régulières devaient être traités comme pirates : c'est l'Angleterre, en 1793; elle voulait que les neutres traitassent comme pirates les corsaires commissionnés par le gouvernement républicain de la France, qui alors n'était pas reconnu par les puissances étrangères. Nous trouvons, dans la note remise sur cette question par l'Angleterre au Danemark, le 17 juillet 1793, le passage suivant :

« Les Cours de justice de S. M. Danoise ne peuvent, sans une contradiction manifeste, reconnaître la légalité d'une patente ou commission quelconque émanée d'une autorité qu'elle ne reconnaît pas pour souveraine. . . . . Il n'existe, en France, aucune autorité reconnue qui puisse régler la conduite des armateurs, et à laquelle un gouvernement neutre puisse avoir recours pour les punir de l'infraction de ces règles, sans l'observance desquelles ils ne sont plus des armateurs, mais des pirates. »

Le 28 juillet, M. de Bernstorff, ministre des affaires étrangères du Danemark, refusa d'accéder à la demande de

l'Angleterre, et il s'appuya sur les vrais principes du droit des gens. Il répondit que, quoique le Danemark ne reconnût pas la République française, il y avait en France une autorité de fait; que cette autorité rendait justice aux Danois et appliquait les traités; que si l'on n'entretenait pas de relations officielles internationales avec elle, c'était à elle cependant qu'on s'adressait pour les cas individuels. Le ministre danois faisait remarquer, en outre, que si son pays reconnaissait les corsaires anglais et traitait comme pirates les corsaires français, il sortirait par là même de la neutralité. Enfin, il insistait sur ce que les neutres ne pouvaient pas considérer comme pirates ou forbans les corsaires français, quand l'Angleterre elle-même ne les traitait pas comme tels. (Voir les actes relatifs à cette négociation au *Recueil des traités de Martens*, t. V, p. 238 et suiv., et aussi dans les *Causes célèbres du droit des gens*, par le baron Charles de Martens.)

Cette tentative du gouvernement britannique n'eut pas de suite : l'Angleterre, elle-même, ne contesta pas aux Français munis de lettres de marque, délivrées par le gouvernement républicain, le caractère de corsaires.

Dans toutes les autres guerres, on a toujours reconnu et traité comme corsaires légitimes les armateurs qui étaient commissionnés par un gouvernement de fait. Ainsi, dans la guerre de l'indépendance des Provinces-Unies contre l'Espagne, et dans la guerre de l'indépendance des Etats-Unis contre l'Angleterre, les puissances étrangères ont considéré les corsaires hollandais et américains comme des auxiliaires réguliers de leurs patries insurgées. Il est vrai qu'à l'origine de ces luttes, l'Espagne et l'Angleterre les traitèrent comme pirates; mais c'est que ces deux puissances, intéressées au plus haut point dans ces guerres, n'admettaient pas qu'il pût y avoir, soit dans les Pays-Bas, soit en Amérique, un gouvernement de fait. Pour elles, il s'agissait d'une révolte à comprimer et d'insurgés à châtier. Cette position, toute exceptionnelle, explique la conduite de ces deux nations, et doit empêcher d'y voir une excep-

tion à la règle que tous les Etats, même ceux qui sont ennemis, doivent tenir pour réguliers les actes émanant du gouvernement de fait d'un autre Etat.

De ce qui a été dit ci-dessus, il résulte que les marins qui veulent prendre part à la guerre et courir sus à l'ennemi doivent être munis d'une autorisation régulière, soit lettre de marque, soit commission en guerre et en marchandises. Nous allons voir quelles sont les conséquences de l'absence d'une commission de cette nature.

Arrêté du 2 prairial an XI. — Art. 34. Dans le cas où une prise aurait été faite par un bâtiment non muni de lettre de marque, et sans que l'armateur eût fourni le cautionnement exigé, elle sera confisquée au profit de la République, et pourra même donner lieu à punition corporelle contre le capitaine du bâtiment capteur, le tout sauf le cas où la prise aurait été faite, dans la vue d'une légitime défense, par un bâtiment de commerce, d'ailleurs muni de passe-port ou congé de mer.

Nous avons dit que les prises faites sur l'ennemi par les sujets d'un souverain belligérant appartiennent à ce souverain, à moins qu'il n'ait spécialement délégué aux capteurs le droit de courir sus à l'ennemi, et qu'il n'ait consenti, comme récompense pour leur coopération volontaire à la guerre, à abandonner en leur faveur son droit sur les prises par eux faites. En France, le souverain n'a abandonné son droit que sur les prises faites par les navires de l'Etat, ou par les bâtiments porteurs de lettres de marque ou de commissions en guerre et en marchandises. (C'est ce qui a été jugé par plusieurs décisions du Conseil des prises, que nous rapportons ci-après sous ce même article 34.) Le principe que les prises appartiennent à l'Etat lorsqu'elles sont faites par des navires qui n'étaient pas porteurs de lettres de marque est si absolu, que, sous Louis XV, le Conseil des prises en a fait, le 31 janvier 1761, une application qui peut paraître bien rigoureuse. Le roi avait prêté, par

décision spéciale, deux frégates à des armateurs *pour faire la course*. Les armateurs s'étaient considérés comme suffisamment autorisés par cette décision, et ils n'avaient pas demandé de lettres de marque à l'amiral. Des prises avaient été faites sur l'ennemi; elles furent déclarées valables au regard de l'ennemi, mais elles furent confisquées au profit du gouvernement. Seulement, les corsaires ne furent pas traités comme pirates, à raison de leur bonne foi (Valin, *Traité des prises*, p. 22).

L'art. 34 de l'arrêté du 2 prairial an XI a-t-il dérogé à ce principe général du droit des gens? Après avoir posé en principe que toute prise faite par un navire qui n'est pas dûment autorisé à faire la course appartient à l'Etat, qu'elle doit être confisquée à son profit, et que, suivant les circonstances, le capitaine capteur peut être poursuivi comme pirate, notre article ajoute : « *Le tout*, sauf le cas où la prise aurait été faite, dans la vue d'une légitime défense, par un bâtiment de commerce, d'ailleurs muni de passe-port ou de congé de mer. » Il faut voir, dans cette disposition, une exception à la règle générale. Les mots *le tout*, *sauf le cas*, etc., s'appliquent évidemment et à la confiscation et à la punition corporelle. Le législateur n'aurait pas employé l'expression *le tout*, s'il n'avait voulu parler que d'une seule chose. Aussi Merlin, écrivant sous l'empire de l'arrêté du 2 prairial, dit-il que la permission préalable du gouvernement n'est pas nécessaire pour légitimer la prise, lorsqu'elle est faite par un bâtiment attaqué qui parvient à s'emparer du navire agresseur (*Répertoire*, v° *Prise maritime*, § 2, n° IV.) C'est, du reste, ce qui a été jugé, le 31 mai 1807, par le Conseil d'Etat. Voyez ci-dessous, page 168.

Mais si, au lieu de faire une prise en se défendant, un navire de commerce attaquait le premier un navire ennemi, il verrait sa prise confisquée, et s'exposerait, suivant les circonstances, à être traité comme pirate. L'art. 34 de l'arrêté de prairial n'adjuge aux navires marchands les prises par eux faites que lorsqu'elles l'ont été dans la vue d'une légitime défense.

CONSEIL DES PRISES. — 7 *nivôse an X.*

La prise faite par les habitants d'une commune maritime, sans lettre de marque, appartient à l'Etat.

HABITANTS DE SANARY *contre* L'ETAT.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le 28 floréal an IX, un bateau anglais étant venu mouiller à une calangue de l'île des Bavaux, il fut formé, dans la commune de Sanary, un détachement composé de canonniers, de marins et de gardes nationales, pour aller s'emparer dudit bateau. Le projet fut exécuté, et le bâtiment amené à Sanary avec quinze prisonniers. Les pièces trouvées à bord firent connaître que le bateau capturé était une prise faite sur les Espagnols par le corsaire anglais *le Général Stuard*, et armé en guerre par ledit corsaire, pour lui servir de mouche, avec quinze hommes d'équipage.

« Le préfet maritime de Toulon réclama cette prise, et elle fut remise sur récépissé. Par une pétition adressée au ministre de la marine le 25 thermidor an IX, le maire de Sanary demanda que le bateau capturé fût restitué au détachement qui s'en était emparé. Les pièces de bord constatent la qualité ennemi du bâtiment: la prise en est donc bonne et valide; mais à qui doit-elle être adjugée?

« Les prises faites par les corsaires ne leur sont dévolues qu'en conséquence des lettres de marque, qui leur sont délivrées par le gouvernement, et qui, en les constituant ses délégués, leur transportent ses droits sur les dépouilles des ennemis de la République. Ici il n'y a point de commission de cette nature, et conséquemment la valeur de la prise ne doit pas être adjugée aux capteurs, elle doit être remise à la caisse publique.

« Mais vous jugerez certainement que la conduite des braves qui l'ont faite mérite que le gouvernement leur donne une récompense en témoignage de sa satisfaction ; et vous penserez peut-être qu'il serait convenable d'en former la demande par une disposition particulière de votre décision. Je requiers que le bateau anglais, pris par les habitants de Sanary et les canonniers détachés sur les batteries voisines, soit déclaré de bonne prise, et qu'il soit ordonné que sa valeur sera déposée dans la caisse publique. »

Du 7 nivôse an X. — Décision du Conseil des prises, qui valide la prise du bateau qui servait de mouche au corsaire anglais *le général Stuart*, et qui adjuge la prise à la République.

CONSEIL DES PRISES. — 17 *thermidor an IX.*

En cas de recousse, si les repreneurs n'ont pas de lettres de marque, la prise doit être adjugé au gouvernement.

L'ANONYME.

Le navire français *l'Anonyme* avait été pris par l'ennemi ; il était resté plus de vingt-quatre heures en sa possession. Trois barques de pêcheurs allèrent à la recousse et reprirent *l'Anonyme.*

Le navire recous étant resté plus de vingt-quatre heures entre les mains de l'ennemi, il ne devait pas évidemment être restitué à ses anciens propriétaires ; il était de bonne prise. Mais à qui la prise devait-elle être adjugée? Aux repreneurs ou à l'Etat? Telle était la question soumise au Conseil des prises.

Voici un extrait des conclusions du commissaire du gouvernement :

« Les agents de la recousse sont-ils fondés dans leur réclamation ?

« J'avoue que leur zèle est infiniment louable, que leur conduite est digne d'éloges, et que l'intérêt public exige qu'elle soit récompensée par le gouvernement. Mais il ne s'ensuit pas de là que ces capteurs puissent prétendre que *l'Anonyme* et sa cargaison soient choses qui leur sont dévolues par les lois.

« Il est de principe que, quoique un bâtiment français puisse, dans tous les cas, valablement s'emparer d'un bâtiment ennemi ; cependant, s'il n'a point de lettres de marque, s'il n'est point un bâtiment de guerre, il ne profite point de la prise qui doit, dans ce cas, être adjugée à l'Etat ; mais alors il est d'usage d'accorder une gratification plus ou moins grande au bâtiment capteur.

« Ce qui, dans ce cas, s'observe pour la prise doit incontestablement être suivi pour la reprise, puisque l'une et l'autre sont des conquêtes faites sur l'ennemi. Or, les trois bateaux pêcheurs qui ont recous *l'Anonyme* n'avaient point de lettres de marque ; et par conséquent les citoyens qui les montaient n'ont droit à réclamer que la récompense que le gouvernement ne refuse jamais aux Français qui, comme eux, donnent des preuves incontestables de zèle, de bonne conduite et de bravoure.

« Par ces différentes considérations, je conclus à ce que la recousse du navire *l'Anonyme* soit déclarée bonne et valable, à ce que le navire et la cargaison soient adjugés au gouvernement, et à ce que les propriétaires et les recapteurs soient réservés à se pourvoir par devers lui : les premiers, pour obtenir de son équité la remise de leurs propriétés, sous les conditions qu'il jugera à propos de leur proposer ; et, les derniers, pour en obtenir la récompense due à leur zèle, leur bravoure et leur bonne conduite. »

Du 17 thermidor an IX.—Décision du Conseil des prises, qui valide la recousse du navire *l'Anonyme*, et adjuge ce navire à la République.

Conseil des prises. — 7 *frimaire an IX.*

Les employés de la régie des douanes n'ont pas qualité pour combattre l'ennemi ; s'ils font une prise, la prise doit être confisquée au profit de l'Etat, comme faite par des citoyens non munis de lettres de marque. (Voy. en sens contr. l'observ. finale.)

En cas de recousse après les vingt-quatre heures et la confiscation au profit de l'Etat, il est d'usage de rendre gracieusement les deux tiers de la prise aux anciens propriétaires et de donner un tiers aux repreneurs.

LE MERLE *contre* LA FORTUNÉE.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le 20 thermidor dernier, le commandant et les matelots d'une embarcation, attachée au demi-chebeck *le Merle*, bâtiment armé de la régie des douanes, et nommé *le Pouilleux*, aperçurent dans les eaux

des îles d'Hyères, à quatre lieues au large, la tartane *la Fortunée*, dont la cargaison consistait en sel. L'équipage de cette tartane, prise la veille, dans ces parages, s'était sauvé à terre. Ils s'avancèrent vers ce bâtiment, le reprirent et firent prisonniers de guerre ceux qui le conduisaient...

« Il s'agit de savoir à qui cette capture doit être adjugée. Il est constant, dans le fait, que le bâtiment *la Fortunée* a été recous ; que trente heures se sont écoulées entre la prise et la recousse. Il est de principe qu'après les vingt-quatre heures, la prise appartient à ceux qui l'ont faite : cela est convenu par les propriétaires primitifs du navire recous.

« En faveur de qui doit être adjugée la prise? Ce serait incontestablement au dernier capteur, si le gouvernement lui avait conféré des lettres de marque. Mais les employés de la régie n'étaient point autorisés à armer en course, et si, dans la circonstance actuelle, ils ont fait une action utile et courageuse, il n'en est pas moins vrai que, dans la rigueur des principes, le produit de cette reprise ne peut appartenir qu'au gouvernement et que mon ministère m'impose le devoir de la réclamer à son profit.

« Cependant, comme il importe, d'un côté, d'encourager ces sortes d'entreprises, qui ne peuvent qu'être utiles à la République, et que, de l'autre, l'ancien usage, dans les cas de reprises faites sur des Français, était, de la part du gouvernement d'alors, de ne pas user rigoureusement de ses droits, et d'en faire la remise des deux tiers aux propriétaires, par égard pour leur malheur, le gouvernement républicain ne sera donc pas moins généreux, et il pèsera dans sa sagesse les considérations qu'ont fait valoir et le propriétaire du navire et les employés de l'embarcation, à la diligence desquels est dû le succès de cette reprise.

Vu les pièces, etc., le Conseil décide que la prise, faite le 20 thermidor dernier de la tartane *la Fortunée*, trente heures après avoir été au pouvoir d'un corsaire anglais, est bonne et valable, et l'adjuge à la République.

—Aujourd'hui, on ne pourrait plus juger de même une affaire concernant les employés des douanes ; car, aux termes de l'avis du Conseil d'Etat, du 4 avril 1809, approuvé par l'empereur, les employés des douanes sont assimilés aux troupes de terre et aux navires de l'Etat. (Voyez ci-dessous, titre IX, ch. III, sous les art. 13 et 14 de l'arrêté du 9 ventôse an IX.)

Conseil des prises. — 13 *nivôse an X.*

Lorsqu'un navire du commerce, qui n'a pas de commission, fait la recousse d'un navire français, avant les vingt-quatre heures, le droit de recousse du tiers est acquis à l'État.

La Ville de Croisic *et* la Dorade *contre* la Marie-Louise.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Dans cette affaire, il me paraît que le Conseil doit se borner à prononcer sur la validité ou l'invalidité de la recousse, de laquelle le chef de l'administration de marine de Lorient n'était pas compétent pour connaître, de même qu'à décider si c'est à la République ou aux capteurs que le tiers de la valeur du navire et de la cargaison doit être adjugé.

« Or, il est évident que la *Marie-Louise* a été reprise sur les ennemis, avant qu'ils en aient été possesseurs pendant vingt-quatre heures.

« Il est également certain que les recapteurs, n'étant point porteurs de lettres de marque, n'ont aucun droit au tiers de la valeur du navire et de la cargaison à titre de recousse, et que ce tiers appartient à la République.

« Mais je ne doute pas que le zèle et la bonne conduite des recapteurs, dans la circonstance dont il s'agit, ne vous paraisse mériter que vous vous intéressiez auprès du gouvernement, pour qu'ils en obtiennent la récompense qu'il jugera convenable de leur accorder. »

Le Conseil déclare bonne et valable la recousse faite le 22 thermidor an IX, par les navires du commerce français *la Ville de Croisic*, *la Dorade*, etc., du navire français *la Marie-Louise*, qui avait été capturé le matin du même jour par les Anglais; en conséquence, adjuge à la République le tiers de la valeur dudit navire et de sa cargaison, à titre de droit de recousse, renvoie tant les intéressés audit navire et à son chargement que les équipages des navires recapteurs à se pourvoir par-devers le gouvernement, qui est invité à leur faire ressentir les effets de sa bienveillance et de sa générosité.

Conseil d'État. — 31 *mai* 1807.

Les bâtiments de commerce qui sont attaqués et qui, dans un combat pour leur légitime défense, reprennent des bâtiments capturés par l'ennemi, jouissent des mêmes droits de recousse que les bâtiments armés en course. (Voy. tit. VII, ch. 1er *infrà*.)

La Vierge du Rosaire.

Les navires français *le Jason*, *le Bon-Père*, *la Fanny* et *la Vierge du Rosaire*, chargés pour le compte du gouvernement espagnol, avaient été attaqués par l'ennemi, qui s'était emparé des trois premiers. *La Vierge du Rosaire* et deux navires espagnols continuèrent le combat et reprirent les trois bâtiments capturés qui, par conséquent, n'étaient pas restés vingt-quatre heures en la possession de l'ennemi.

En pareille circonstance, le droit de recousse était du tiers; mais les navires repreneurs n'étaient pas munis de lettres de marque. Devait-on cependant leur adjuger, comme droit de recousse, le tiers de la valeur des navires recous, ou ce tiers devait-il être adjugé à l'Etat?

Le Conseil des prises avait adjugé le droit de recousse aux équipages repreneurs, parce qu'ils avaient été attaqués par l'ennemi et qu'ils se trouvaient dans le cas de légitime défense.

Le Conseil d'Etat, saisi, statua comme il suit :

« NAPOLÉON, etc.; — Sur le rapport de notre ministre de la marine et des colonies, lequel propose de réduire le droit du tiers accordé par la décision du Conseil des prises, en date du 9 avril dernier, à la pinque française *la Vierge du Rosaire*, sur la valeur des navires *le Jason*, *la Fanny* et *le Bon-Père*, et sur celle de leurs chargements, à celui accordé en pareil cas aux bâtiments de l'Etat pour récompense de recousse; — Vu la note de l'ambassadeur de Sa Majesté le roi d'Espagne, adressée au ministre de la marine et des colonies, le 8 janvier 1807, contre la décision du Conseil des prises du 9 avril 1806, laquelle note tend à ce que, par application des règles de réciprocité entre les deux gouvernements

amis et alliés, l'adjugé du tiers et la valeur des navires français *le Jason*, *le Bon-Père* et *la Fanny*, chargés d'effets appartenant à la direction des provisions de l'armée et de la marine de Sa Majesté Catholique, prononcé, par la décision précitée, au profit des armateurs et de l'équipage de la pinque *la Vierge du Rosaire*, pareillement chargée pour le compte de Sa Majesté, soit réduit à celui du sixième, ainsi qu'il en est usé en Espagne en pareil cas ; — Vu la décision du Conseil des prises du 9 avril 1806, qui adjuge aux propriétaires et à l'équipage du bâtiment français *la Vierge du Rosaire* et aux équipages des navires espagnols, commandés par les patrons Romain et Paris, le tiers de la valeur des trois bâtiments *le Jazon*, *le Bon-Père* et *la Fanny*, et de leurs chargements à titre de recousse ; — Considérant que l'article 34 de l'arrêté du gouvernement, daté du 2 prairial an XI, qui accorde à un bâtiment de commerce la valeur de la prise qu'il aura faite dans le cas d'une légitime défense, l'assimile, dans ce cas, à un bâtiment armé en course, et par conséquent lui donne les mêmes droits à une récompense de recousse que ceux que pourrait avoir un bâtiment armé en course ; — Vu l'avis de notre commission du contentieux ;

« Art. 1er. La décision de notre Conseil des prises, en date du 9 avril 1806, est confirmée, etc. »

Conseil des prises. — 17 *prairial an IX.*

Lorsque la mouche d'un corsaire dont la lettre de marque n'est pas expirée fait une prise, c'est au corsaire, bien qu'il soit déjà désarmé, et non à l'Etat, que la prise doit être adjugée.

Le Volney *contre* le Jésus-Maria-Joseph.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le 9 vendémiaire an XI, le navire *le Jésus-Maria-Joseph* fut arrêté par une felouque servant de mouche au corsaire *le Volney*, et conduit à Carthaja. Le navire capturé venait de Lisbonne et allait à Villa-Réal ; il était chargé de sucre. Les papiers de bord furent envoyés à Cadix ; il ne paraît point que l'équipage ait subi d'interrogatoire. Le commissaire des relations commerciales prit, le 30 frimaire an IX, un arrêté portant que le navire et la cargaison seraient à la disposition de l'agent de la République française, jusqu'à ce qu'il en eût été statué par le Conseil des prises. Cette décision fut motivée sur ce que le corsaire *le Volney* avait continué à faire courir sa mouche après avoir désarmé ; ce qui est contre le droit, qui veut que celle-ci ne puisse agir qu'à la vue du corsaire qui l'expédie ; que, dans l'espèce, il y avait nécessité pour elle d'avoir une nouvelle autorisation du commissaire du gouvernement, puisque le corsaire avait désarmé à l'expiration de sa lettre de marque.

« L'envoi des pièces concernant cette affaire a été fait au Conseil, et elle est aujourd'hui soumise à sa décision.

« Je n'ai point à examiner la validité de cette prise : il résulte des pièces qu'elle est portugaise, qu'elle est ennemie : elle doit donc être déclarée valide.

« La seule question à examiner est celle de savoir qui doit être mis en possession.

« Est-ce le capteur ? Est-ce le gouvernement ?

« C'est un principe constant que nul ne peut armer en course sans une délégation expresse du gouvernement. Ce droit appartient au souverain ; celui qui arme doit y être autorisé.

« La mouche du corsaire *le Volney* était-elle suffisamment autorisée pour faire la course? Ces sortes de bateaux sont attachés aux corsaires pour les suivre dans leurs croisières; ils courent la même fortune, partagent les mêmes dangers, et sont montés par des hommes de leur équipage. Tant que la lettre de marque du corsaire qui est armé n'est point expirée, ils doivent participer aux mêmes avantages, et peuvent, pour son compte et le leur, courir sur l'ennemi. Or, il paraît, par l'arrêté du commissaire des relations commerciales de Cadix, que la lettre de marque du corsaire *le Volney* n'était pas expirée. Supposons cependant que, par le fait du désarmement du corsaire *le Volney*, la mouche qui lui était attachée ne pût plus continuer à courir, comme n'ayant pour elle-même aucune autorisation particulière du gouvernement, ce motif serait-il suffisant pour priver le corsaire de cette prise?

« Je ne le pense point. Sa lettre de marque n'étant point expirée, il a cru pouvoir profiter du temps qui lui restait encore pour envoyer sa mouche à la découverte : celle-ci a vu l'ennemi, l'a attaqué, l'a pris; elle était de bonne foi ; ce serait une rigueur extrême que de lui arracher le prix de sa valeur.

« Valin, dans son *Commentaire sur l'ordonnance de la marine*, liv. III, tit. IX, art. 1er, cite un jugement qui adjuge une prise au capteur, quoique sans commission de guerre. Joseph Pacot, commandant la tartane *le Saint-Genezay*, de Marseille, était allé à Madère porter un chargement de riz ; le gouverneur de cette île la fréta pour porter du blé à Saint-Michel. Dans sa route (en 1693), un vaisseau anglais lui donna la chasse et la joignit ; Pacot, quoiqu'il n'eût que six hommes d'équipage et deux mousses, saute à bord du bâtiment ennemi et s'en empare : Pacot, continuant sa route, soutient encore d'autres combats et toujours échappe à son ennemi, bien que les gens de son équipage fussent blessés. Ce brave capitaine demanda la confiscation de la prise ; il était non-recevable, comme n'ayant point de commission de guerre : elle lui fut cependant adjugée par l'amiral, en récompense de son courage.

« On trouve encore un jugement, du 31 janvier 1761, que l'amiral rendit en faveur de négociants de Bordeaux, nommés Gradis. Ils avaient armé deux frégates pour faire la course sur les ennemis de l'Etat ; elles mirent à la voile sans être munies d'une commission de guerre, et prirent quatre navires anglais. L'amiral confisqua bien d'abord les deniers provenant de ces prises ; mais, désirant traiter favorablement ces négociants, il fit, sans tirer à conséquence, mainlevée de cette confiscation.

« La récompense due au courage servit de motif à ce jugement. Ce qui fut fait sous la monarchie doit l'être aujourd'hui sous un gouvernement qui récompense avec justice tous les actes de courage. Tous les soins sont donnés au rétablissement de notre marine : l'encouragement donné aux marins en récompensant leur valeur et leur dévouement leur fera atteindre ce but. Le Conseil remplira ses vues bienfaisantes en accordant au capteur du *Jésus-Maria-Joseph* ce qu'il a acquis par son courage et sa valeur.

« Je pense donc que le Conseil doit déclarer que la prise sera adjugée au capteur. C'est à quoi je conclus. »

Du 17 prairial an IX, décision du Conseil des prises ; MM. Berlier, président ; Nion, rapporteur ; Dufaut, commissaire.

« Le Conseil — Décide que la prise, faite par le corsaire français *le Volney*, du navire portugais *le Jésus-Maria-Joseph*, est bonne et valable ; en conséquence, adjuge aux armateurs et équipage dudit corsaire tant ledit navire, ses agrès, ustensiles et apparaux, circonstances et dépendances, que les marchandises et effets de son chargement, etc. »

Loi du 18 vendémiaire an II. — Art. unique. Les bateaux, barques et autres bâtiments ennemis enlevés, par les Français prisonniers, chez les puissances avec lesquelles la nation française est en guerre, sont déclarés de bonne prise au profit des capteurs.

Cet article contient encore une exception au principe que les capteurs n'ont aucun droit sur les prises qu'ils ont faites, lorsqu'ils ne sont pas munis de lettres de marque. Pourquoi cette exception ? L'histoire nous en apprend le motif. Des prisonniers anglais s'étaient évadés sur des barques qu'ils avaient dérobées sur les côtes de France, et ils avaient regagné leur patrie sur ces barques. Trois prisonniers français avaient suivi cet exemple, et étaient revenus en France sur une barque dérobée aux Anglais. S'appuyant sur les principes du droit maritime, l'administration de la marine voulait appréhender la barque anglaise; c'était une propriété ennemie, prise par des Français, qui n'avaient pas de commission pour faire la course : la prise était bien valable au regard de l'ennemi, mais les capteurs ne pouvaient prétendre aucun droit sur elle. Les trois marins capteurs adressèrent une pétition à la Convention, qui rendit la loi ci-dessus, en se fondant sur ce que les Anglais avaient les premiers donné l'exemple que les prisonniers français avaient suivi, et sur ce que ces prisonniers n'avaient fait qu'user de représailles. Il semble que, dans ces circonstances, la Convention n'eût dû rendre qu'une loi temporaire et spéciale aux barques enlevées sur les Anglais. Cependant la loi du 18 vendémiaire an II est conçue en termes aussi généraux que possible, et elle subsiste toujours. On comprend, du reste, que le législateur ait voulu accorder une récompense aux prisonniers français qui ont assez de courage pour s'emparer, chez l'ennemi, d'une barque ou d'un

bâtiment ennemi. Il y a, certes, plus de bravoure de la part des prisonniers qui, isolés, en petit nombre dans un port ennemi, parviennent, soit par adresse, soit par force, à enlever une barque pour revenir dans leur pays, que de la part de l'équipage d'un corsaire qui capture un navire marchand ennemi. Dans le premier cas, le danger auquel s'expose le capteur est bien autrement grand que dans le second. Aussi est-ce avec raison que le législateur de l'an II a donné à la loi dont nous nous occupons ce caractère de permanence et de généralité que nous lui voyons.

CONSEIL DES PRISES. — 26 *thermidor an XIII.*

Les bâtiments ennemis enlevés en pleine mer par des Français qui s'y trouvent prisonniers sont de bonne prise pour les capteurs.

Le capitaine GAULTIER *contre le* CONTRÔLEUR *de la marine.*

Le 21 frimaire an X, quatre-vingt-quinze prisonniers français avaient été embarqués de Bombay sur le navire de la compagnie des Indes *le Cornwalis*, pour être conduits en Angleterre sous l'escorte de la frégate *la Brave.*

Le 2 pluviôse suivant, sur les six heures du soir, à la hauteur du cap Commorin, la frégate se trouvant hors de vue, les Français profitèrent de ce moment favorable pour s'emparer du navire où ils étaient captifs, dont ils donnèrent le commandement au sieur Gaultier, l'un d'entre eux. Le sieur Gaultier conduisit le navire à l'Ile de France, et il fit, devant le juge de paix, les déclarations prescrites par la loi.

Le contrôleur de la marine revendiqua la prise au nom du gouvernement. Les capteurs s'opposèrent à cette prétention et invoquèrent la loi du 18 vendémiaire an II. Ce fut en cet état que l'affaire se présenta devant le Conseil, qui rendit la décision suivante.

Du 26 thermidor an XIII, décision du Conseil des prises ; MM. Berlier, président; Perceval-Grandmaison, rapporteur; Jousselin, avocat.

« Le CONSEIL, — Vu la loi du 18 vendémiaire an II, et attendu que cette loi s'applique évidemment à l'espèce présente, — Déclare bonne et valable la prise, faite par le sieur Gaultier et les autres prisonniers français, du navire anglais *le Cornwalis.* »

CHAPITRE II.

DES CONDITIONS QUE LES PERSONNES QUI EXERCENT LE DROIT DE PRISE DOIVENT REMPLIR.

SECTION I. — Lettres de marque.

Arrêté du 2 prairial. — ART. 16. Quelles personnes peuvent en obtenir.
ART. 17. Pénalité contre ceux qui se font délivrer des lettres de marque sous un nom autre que celui du véritable armateur.
ART. 18. Formalités à remplir pour obtenir des lettres de marque.
ART. 19. Durée des lettres de marque.
ART. 22. Prolongation de la durée des lettres de marque.
ART. 23. Responsabilité des fonctionnaires chargés de la remise des lettres de marque.
ART. 24. Fausses lettres de marque.

Arrêté du 2 prairial. — ART. 16. Nul ne pourra obtenir des lettres de marque pour faire des armements en course, ou en guerre et marchandises, s'il n'est citoyen français, ou s'il n'est, en pays étranger, immatriculé comme citoyen français sur les registres des commissariats des relations commerciales.

Cet article tranche une grave question internationale : c'est celle de savoir si les sujets d'un souverain neutre peuvent prendre des lettres de marque chez un prince belligérant. Notre article n'admet pas que le gouvernement français puisse délivrer à des sujets neutres les commissions nécessaires pour les autoriser à courir sus aux ennemis de la France.

Quoique notre article ait résolu la question des corsaires neutres en ce qui concerne la France, il ne sera peut-être pas déplacé de l'exposer et de l'examiner ici au point de vue du droit, et de rechercher quelle doit être la position des corsaires neutres vis-à-vis des puissances belligérantes contre lesquelles ils se sont armés ?

Deux cas peuvent se présenter :

Ou le souverain de la nation neutre à laquelle ces cor-

saires appartiennent a autorisé ses sujets à prendre des lettres de marque chez les belligérants;

Ou il leur a défendu de prendre aucune part, soit directe, soit indirecte, à la guerre dans laquelle il n'est pas engagé.

Dans le premier cas, les corsaires neutres, lorsqu'ils sont pris par les belligérants contre qui ils sont armés, doivent être traités avec les égards dus aux prisonniers de guerre. C'est aux puissances belligérantes à prendre des mesures pour forcer le souverain neutre, qui a autorisé ses sujets à prendre des commissions de leur ennemi, à rentrer dans les devoirs imposés par la neutralité. Si ce souverain s'y refuse, les belligérants pourront employer tous les moyens, même la force, pour l'y contraindre.

Dans le second cas, traitera-t-on les corsaires neutres comme des ennemis qui, en se battant, ont loyalement fait leur devoir, ou les traitera-t-on comme des pirates et des forbans? La solution de cette question ne peut pas être douteuse. Ces corsaires doivent être considérés comme pirates. Hâtons-nous de dire qu'ils ne peuvent l'être que par les nations qui refusent de donner des lettres de marque aux neutres; car les puissances qui leur en délivrent les excitent à prendre part à la guerre, et elles ne sauraient avoir la prétention d'empêcher leurs ennemis de faire ce qu'elles font de leur côté.

Presque toutes les législations des peuples maritimes renferment des dispositions expresses à l'égard des corsaires neutres. Nous citerons d'abord la France. Une ordonnance de 1650, et, depuis, l'ordonnance de la marine, ont déclaré pirates les Français qui prendraient des commissions étrangères. « Défendons à tous nos sujets de prendre commissions « d'aucuns rois, princes ou Etats étrangers, et courir la mer « sous leur bannière, si ce n'est par notre permission, à peine « d'être traités comme pirates[1]. »

La peine de la piraterie, d'après le droit des nations, c'est la mort. L'ordonnance du roi du 5 septembre 1718 pronon-

[1] Ordonnance de 1650, art. 4. Ordonnance de 1681, tit. IX, *Des prises*, art. 3.

çait expressément cette peine contre les Français qui contrevenaient aux dispositions précitées de l'ordonnance de la marine.

Depuis, la législation a été adoucie en France; la loi du 10 avril 1825 ne prononce plus que la réclusion contre les Français qui, sans l'autorisation du gouvernement, prendraient commission d'une puissance étrangère pour commander un navire armé en course; mais elle les déclare toujours *pirates*. Il existe en Angleterre un statut de George III[1] qui défend « l'enrôlement ou l'engagement des sujets de « S. M. dans les services étrangers, et l'armement ou l'é- « quipement dans les domaines de S. M. dans un but de « guerre sans permission de S. M. »

Dans l'état actuel du droit public maritime, les puissances neutres sont dans l'usage de défendre à leurs sujets l'armement en course contre les belligérants. A l'époque où le droit maritime s'est établi sur des bases fixes et conformes à la justice universelle, lors de la guerre de l'indépendance américaine, les nations qui voulaient garder la neutralité ont publié des règlements intérieurs pour défendre à leurs sujets, non-seulement de prendre des lettres de marque chez les belligérants, mais même de s'intéresser dans des armements faits à l'étranger. Parmi ces puissances, nous citerons la Toscane [2], les Deux-Siciles [3], les Etats du Pape [4], la Suède [5], les Pays-Bas [6], Gênes [7], Venise [8], etc. Au commencement de la guerre actuelle, presque toutes les puissances ont défendu à leurs sujets de prendre des lettres de marque

[1] 59 Georges III, chap. LXIX.
[2] Règlement du 1er août 1778, art. 8.
[3] Edit du 19 septembre 1778, art. 1. Cet article est ainsi conçu : « Défendons à nos sujets de prendre part ou intérêt quelconque, soit directement, soit indirectement, aux armements de guerre ou de course des nations en guerre, quand même ils auraient en lieu hors de nos Etats, sous peine de 2 000 ducats, etc. »
[4] Édit du 4 mars 1779, art. 1.
[5] Ordonnance de mars 1779. Dans cette ordonnance, le roi défend aux Suédois « de prendre part, de quelque façon que ce soit, aux troubles actuels, soit en armant ou equipant des vaisseaux de guerre ou bâtiments munis de commission pour le compte d'aucune des nations belligérantes. »
[6] Placard du 3 mai 1779.
[7] Édit du 1er juillet 1779, art. 7.
[8] Édit du 9 septembre 1779, art. 1, 2, 3.

chez les belligérants; elles ont même déclaré qu'elles ne permettraient pas de ravitailler les corsaires de l'un ou l'autre des belligérants dans leurs ports, et qu'elles ne les y admettraient que dans les cas de tempête et de péril évident. Les Etats qui ont fait des déclarations de cette nature sont : l'Espagne [1], le royaume de Sardaigne [2], les Etats-Unis de l'Amérique du Nord [3], les villes anséatiques [4], le Oldenbourg [5], la Suède [6], le Danemark [7], la Belgique [8], le Mecklembourg-Schwérin [9], le Hanovre [10], la Prusse [11], les Deux-Siciles [12], l'Autriche [13] et la Toscane [14].

Il y a même plusieurs traités diplomatiques dans lesquels les parties contractantes sont convenues de ne pas autoriser leurs nationaux à prendre des lettres de marque chez l'ennemi de celle d'entre elles qui serait en guerre [15], et

[1] Décret royal du 12 avril 1854, art. 1 et 2.
[2] Déclaration du ministre des affaires étrangères, du 20 avril 1854.
[3] Réponse diplomatique du gouvernement fédéral, communiquée aux Chambres de commerce, par une lettre du ministre de la marine du 25 mars 1854.
[4] Ordonnances du sénat de Hambourg des 10 et 26 avril 1854, ordonnance du sénat de Lubeck du 26 avril, art. 2 et 3, et ordonnance du Sénat de Brême du 29 avril 1854.
[5] Ordonnance du 20 avril, art. 2.
[6] Ordonnance royale du 8 avril 1854, art. 8 et 9.
[7] Circulaire du ministre des affaires étrangères, jointe aux lettres patentes du 20 avril, art. 4.
[8] Déclaration insérée au *Moniteur* belge, du 25 avril 1854.
[9] Ordonnance du 26 avril 1854.
[10] Loi du 5 mai 1854, art. 1 et 2.
[11] Circulaire du 22 avril 1854.
[12] Avis du 17 mai 1854.
[13] Décret du 23 mai 1854, art. 1 et 2.
[14] Ordonnance grand-ducale du 3 juin 1854, art. 1 et 2.
[15] Traité de 1785, entre la Prusse et les États-Unis :

Art. 20. « Aucun citoyen ou sujet de l'une des deux parties contractantes n'acceptera d'une puissance avec laquelle l'autre pourrait être en guerre ni commission, ni lettre de marque, pour armer en course contre cette dernière, sous peine d'être puni comme pirate. » (Martens, t. IV, p. 37.) — L'art. 3 du traité de commerce, conclu le 26 septembre 1786 entre la France et l'Angleterre, dispose que les sujets des deux parties contractantes ne pourront prendre commission des ennemis de l'une ou de l'autre.

Traité de Londres, entre les États-Unis et l'Angleterre, 19 novembre 1794 :

« Art. 21. Il est également convenu que les sujets et citoyens des deux nations ne feront aucun acte d'hostilité les uns contre les autres, et n'accepteront ni lettres de marque, ni commission d'aucun prince ou Etat étrangers, de manière à agir en ennemi contre l'une des deux parties.....

« ..... Les lois contre de telles offenses et agressions seront exactement exécutées, et, si aucun sujet ou citoyen desdites parties respectives accepte

de ne pas permettre le ravitaillement des corsaires [1]. Dans tous les traités de commerce et de navigation, conclus dans ces derniers temps par la France, on trouve une disposition ainsi conçue : « S'il arrive que l'une des deux parties contractantes soit en guerre avec quelque autre pays tiers, l'autre partie ne pourra, dans aucun cas, autoriser ses nationaux à prendre ni accepter des commissions ou lettres de marque, pour agir hostilement contre la première, ou pour inquiéter le commerce et les propriétés de ses sujets ou citoyens [2]. »

A l'égard des puissances neutres qui ont des règlements intérieurs pour défendre les armements en course à leurs sujets, et de celles qui sont engagées vis-à-vis des belligérants, il ne peut y avoir de doutes. Les sujets de ces puissances, qui enfreignent les lois de leurs pays ou les traités internationaux, doivent nécessairement être considérés et traités comme pirates.

Quant aux puissances qui n'ont pas promulgué de règlements intérieurs analogues à ceux dont nous parlons ou qui ne sont pas liées par des traités, les belligérants peuvent exiger qu'elles se prononcent. Si elles veulent rester neutres et complétement impartiales entre les Etats en guerre, elles doivent faire aux deux ennemis les mêmes concessions. Alors il faut, ou qu'elles interdisent absolument à

aucune commission ou lettre de marque d'une puissance étrangère pour armer un vaisseau, afin d'agir en qualité de corsaire contre l'une de ces parties, et qu'il soit pris par l'autre, il est ici déclaré que la partie qui le prendra peut légitimement traiter ce sujet ou citoyen, ayant de pareilles commissions ou lettres de marque, comme pirate. »

[1] Traité d'Utrecht, entre la France et l'Angleterre :

Art. 15. Il ne sera pas permis aux armateurs étrangers qui ne seront pas sujets de l'une ou de l'autre couronne, et qui auront commission de quelque autre prince ou Etat ennemi de l'un ou de l'autre, d'armer leurs vaisseaux dans les ports de l'un et de l'autre desdits deux royaumes, d'y vendre ce qu'ils auront pris, ou de changer en quelque manière que ce soit les vaisseaux, marchandises, ou quelques autres chargements que ce soit; ni d'acheter même d'autres vivres que ceux qui leur seront nécessaires pour parvenir au port le plus prochain du prince dont ils auront obtenu des commissions.

[2] Traité du 18 octobre 1844 avec la Nouvelle-Grenade, art. 19. — Du 15 septembre 1846, Chili, art. 15. — Du 8 mars 1848, Guatemala, art. 15.— Du 12 mars 1848, Costa-Rica, art. 15. — Du 8 mai 1852, république Dominicaine, art. 17

leurs nationaux de prendre des lettres de marque chez l'un ou l'autre des peuples en guerre, ou il faut qu'elles les autorisent à en prendre chez l'un et l'autre. Si cette dernière hypothèse se présentait, les belligérants pourraient encore se plaindre de la conduite de la nation qui agirait ainsi ; ils pourraient lui dire : La décision que vous avez adoptée prouve que si vous autorisez vos sujets à prendre part à la guerre, ce n'est pas pour aider l'un de nous à triompher et pour amener la fin de la guerre, mais que vous avez uniquement pour but de vous enrichir par la capture des bâtiments marchands des deux ennemis. La course n'est donc pas alors pour vous un moyen de guerre, c'est un moyen de piraterie et de pillage. Nous traiterons vos nationaux comme des pirates et des forbans.

En général, les belligérants sont portés à se montrer rigoureux à l'égard des sujets des Etats neutres, qui prennent contre eux des commissions en course ; c'est que, le plus souvent, les neutres ne combattent que pour faire du butin sur une des nations ennemies.

« ..... C'est pour des étrangers, dit Vattel [1], un métier honteux que celui de prendre des commissions d'un prince, pour pirater sur une nation absolument innocente à leur égard. La soif de l'or est le seul motif qui les y invite, et la commission qu'ils reçoivent, en les assurant de l'impunité, ne peut laver leur infamie. »

Les neutres qui prennent sur terre du service chez un belligérant sont traités comme les sujets du prince sous le drapeau duquel ils servent, parce qu'ils combattent uniquement dans l'intérêt de ce prince. Ceux qui arment pour la guerre maritime n'ont pas pour mobile le désir de défendre le belligérant qui les commissionne, ni de lutter dans son intérêt. Comme le dit Vattel, ils n'ont d'autre mobile que la soif de l'or. De plus, le résultat des armements en course faits par des neutres serait d'enrichir ces neutres et, partant, le pays auquel ils appartiennent, au détriment des bel-

[1] Vattel, *Droit des gens*, liv. III, ch. xv. § 229.

ligérants, et cela sans que ce pays fût exposé à subir les mauvaises chances de la guerre.

On peut donc poser en principe d'une manière absolue que les États neutres doivent interdire à leurs nationaux de prendre des lettre de marque chez l'un ou l'autre des belligérants, et que les sujets neutres qui en acceptent doivent être traités comme pirates. Cependant cette opinion n'est pas adoptée par tous les auteurs; il y en a qui soutiennent que le neutre qui prend commission d'un belligérant se dénationalise et devient pour ainsi dire le sujet du prince qui l'a commissionné (M. Massé, *Droit commercial*, t. I, n° 165). C'est là une erreur; car l'équipage d'un corsaire doit être, d'après le droit des gens, composé en majorité des sujets du prince dont il porte le pavillon et qui lui a délivré sa lettre de marque. C'est un point sur lequel les nations sont toutes d'accord [1]. Ainsi, il ne suffit pas qu'un corsaire, pour être en cas de capture, traité comme prisonnier de guerre, porte le pavillon d'un prince belligérant et ait une lettre de marque délivrée par ce prince; il faut encore que la majorité de son équipage soit composée d'hommes appartenant à la nation belligérante. Si la majorité de cet équipage se composait d'étrangers, on traiterait ce corsaire comme pirate. Si donc les tentatives faites par les Russes pour armer des corsaires en Amérique avaient réussi au commencement de la guerre actuelle, il aurait fallu, pour qu'ils ne fussent pas assimilés à des pirates, que la majorité des équipages fût composée de sujets russes, sans quoi le pavillon russe et la lettre de marque russe n'auraient pu les garantir du traitement infligé aux pirates.

Chaque pays a des règlements intérieurs concernant la proportion qui doit exister, sur les corsaires, entre les matelots nationaux et les matelots étrangers. Les nations qui ont à cet égard les règlements les plus larges sont celles qui se bornent à exiger que la moitié plus un des matelots soit composée de nationaux. En France, la proportion a varié plu-

[1] Ortolan (Th.), *Lois internationales et diplomatie de la mer*, liv. III, chap. III.

sieurs fois. Sous Louis XIV, les deux tiers des matelots devaient être Français [1]. L'arrêté du 2 prairial an XI, qui régit encore cette matière, exige que les trois cinquièmes des matelots soient Français [2].

Ainsi le pavillon et la lettre de marque ne sont pas plus attributifs de nationalité pour les corsaires, que le pavillon et le congé de mer ne le sont pour les navires marchands. En effet, la nationalité résulte, non pas seulement du pavillon et des pièces de bord, mais encore de la composition de l'équipage.

Mais, comme nous l'avons dit plus haut, il n'y a que les nations qui refusent, lorsqu'elles sont en guerre, de commissionner les étrangers qui peuvent traiter en pirates les corsaires neutres. La France ne délivrant pas de lettres de marque aux neutres, et défendant à ses nationaux d'en prendre chez les belligérants quand elle est neutre, peut exiger lorsqu'elle est belligérante que les neutres ne prennent pas de commissions chez son ennemi.

Les Etats-Unis ont une législation semblable, une loi américaine du 20 avril 1818 punit d'une amende qui peut s'élever jusqu'à dix mille dollars et d'un emprisonnement dont la durée peut-être de trois ans toute personne qui, aux États-Unis, armerait des navires contre une puissance avec qui le gouvernement américain serait en paix. Cette loi prononce de plus la confiscation du navire. Dans leurs relations internationales les États-Unis ont depuis longtemps cherché à faire prévaloir les principes qu'ils avaient inscrits dans leurs lois intérieures. Ils ont fait insérer, dans tous les traités par eux conclus avec les États de l'Amérique espagnole et portugaise, un article ainsi conçu : « Toutes les fois qu'une des deux parties contractantes sera engagée dans une guerre contre un autre État, aucun citoyen de l'autre partie contractante n'acceptera de commission ou lettres de marque, à l'effet de coopérer hostilement avec le

[1] Règlement de Strasbourg, art. 8. Il était applicable à la paix comme à la guerre.
[2] Article 10

susdit ennemi contre la partie précitée qui est en guerre, sous peine d'être traité comme pirate [1]. »

A diverses reprises, le gouvernement américain a déclaré qu'il n'autoriserait pas ses sujets à prendre des commissions d'un belligérant, dans une guerre où les États-Unis voudraient garder la neutralité. Ainsi, en 1838, lors du blocus des ports du Mexique et de la république Argentine, le secrétaire d'État a fait à la France une déclaration en ce sens, et, au commencement de la guerre actuelle, les États-Unis ont donné à la France l'assurance la plus formelle que l'armement de corsaires sous pavillon russe ne serait pas toléré sur le territoire de l'Union [2].

Mais tous les pays n'ont pas une législation semblable à la nôtre et à celle des États-Unis. Il y a des nations qui, en temps de guerre, ne se font aucun scrupule de délivrer des lettres de marque aux sujets neutres qui se présentent pour en prendre. Si la guerre venait à éclater entre deux puissances dont l'usage est de commissionner les étrangers, il pourrait se faire, comme cela est, en effet, arrivé quelquefois, qu'un navire étranger prît une commission chez chacun des belligérants. Il est bien évident alors que l'équipage de ce navire n'a qu'un but, le pillage, et qu'il veut pouvoir courir sus indistinctement aux bâtiments des deux nations en guerre. Nul doute qu'un tel corsaire ne doive être traité comme pirate. Sur ce point les nations sont d'accord. L'ordonnance de la marine déclarait pirate tout navire ayant commission de deux princes ou de deux États différents (titre IX, *Des prises*, art. 5). L'arrêté du 2 prairial an XI (art. 34) et la loi du 10 avril 1825 ont confirmé cette disposition de l'ordonnance ; seulement, adoucissant l'ancienne législation, elle a substitué la peine des travaux forcés à perpétuité à la peine de mort (art. 1er, § 2, et art. 5).

[1] Traité de commerce et de navigation conclu par les Etats-Unis avec l'Amérique centrale, du 5 decembre 1825 (art. 24) ; du 12 décembre 1828, avec le Brésil (art. 24) ; du 20 janvier 1836, avec la république de Vénézuela (art. 25) ; du 30 novembre 1836, avec la confédération Pérou-Bolivienne (art. 21) ; du 13 juin 1839, avec l'Equateur (art. 25).

[2] Lettre du ministre de la marine aux Chambres de commerce, en date du 25 mars 1854

Si dans une guerre plusieurs princes tiennent le même parti, comme, par exemple, dans la guerre actuelle contre la Russie, il n'est pas loisible à un corsaire appartenant à une des nations belligérantes, et commissionné par son souverain, de prendre une commission d'une autre puissance alliée. Ainsi, un corsaire français, muni d'une lettre de marque française, ne pourrait en prendre une autre en Angleterre. Vis-à-vis de tous les alliés de la France, la lettre de marque française lui suffit; vis-à-vis de l'ennemi, peu importe qu'il soit porteur d'une commission française ou anglaise. On a pensé que le corsaire, qui prenait deux commissions, n'agissait ainsi que dans une idée de fraude et de piraterie; aussi, n'a-t-on fait pour ce cas aucune exception aux lois qui déclarent pirates et punissent comme tels les corsaires porteurs de commissions délivrées par deux princes différents.

CONSEIL D'ÉTAT. — 23 *avril* 1823.

Est réputé pirate et doit être traité comme tel le Français qui, sans l'autorisation du gouvernement, prend une lettre de marque d'une nation étrangère.

En conséquence, le corsaire par lui monté, et saisi par un bâtiment de la marine du gouvernement français, doit être déclaré de bonne prise.

LE MINISTRE DE LA MARINE *contre* L'AMOUR DE LA PATRIE.

Lorsque la colonie de la Colombie s'insurgea contre l'Espagne, son nouveau gouvernement républicain délivra des lettres de marque contre les Espagnols. Un Français, originaire du Havre, nommé Rossignol, prit, au mois de septembre 1821, une lettre de marque du gouvernement de Colombie et monta le corsaire *l'Amour de la Patrie*. Il captura un navire Brémois, le *Johon-Carl*, soupçonné d'avoir violé la neutralité. — Bientôt après, il fut lui-même capturé par le stationnaire de la Martinique, *la Sapho*.

Le 1er mai 1822, la Commission des prises de la Martinique déclara la prise bonne et valable, mais elle ordonna la remise du bâtiment corsaire, avec ses agrès et apparaux, au gouvernement de la Colombie.—Pourvoi du ministre de la marine. Sur ce pourvoi, fut rendue la décision suivante :

« LOUIS, etc.; — Vu l'art. 3, titre IX, liv. III, de l'ordonn. de 1681, qui défend à tout Français, domicilié ou non en France, de prendre aucune commission en course d'aucune puissance ou Etat étranger sans notre permission, sous peine d'être traité comme pirate ; — Vu l'art. 51 du décret du 2 prairial an XI, qui déclare prises bonnes, valables et légales, toutes celles qui seront faites sur des pirates ; — Considérant que

le sieur Rossignol est né au Havre; qu'il n'a obtenu de nous la permission de prendre aucune commission en course d'aucune puissance ou Etat étranger; qu'il a néanmoins été arrêté muni d'une commission délivrée par les autorités de Colombie, après avoir couru sur des navires appartenant à divers Etats avec lesquels nous ne sommes point en guerre, et en avoir déprédé les cargaisons; qu'ainsi, le jugement de la commission des prises, séante à la Martinique, qui a déclaré bonne, valable et légale la saisie de son bâtiment, a fait une juste application de l'ordonnance de 1681; mais que le jugement n'a pu, sans violer la même ordonnance, ordonner la remise dudit bâtiment aux autorités de Colombie, au lieu d'en disposer conformément aux lois du royaume.

« Art. 1er. Le jugement de la commission des prises de la Martinique du 1er mai 1822 est confirmé en ce qu'il déclare bonne et valable la prise du corsaire *l'Amour de la Patrie*. Il est annulé dans la disposition qui remet le corsaire *l'Amour de la Patrie*, aux autorités de Colombie, sous le pavillon desquels il a été saisi, et accorde un an et jour pour en faire la réclamation.

« Art. 2. Ledit corsaire *l'Amour de la Patrie* est remis à la disposition des autorités de la Martinique, pour en être disposé conformément aux lois. »

Arrêté du 2 prairial. — Art. 17. S'il était reconnu qu'un armement en course a été fait, et qu'une lettre de marque a été délivrée sous un nom autre que celui du véritable armateur, la lettre de marque sera déclarée nulle et retirée.

La peine de six mille francs d'amende prononcée par l'article 15 de la loi du 27 vendémiaire an II, relative à l'acte de navigation, sera appliquée à l'armateur et à l'individu qui lui aura prêté son nom.

Le produit de cette amende sera versé dans la caisse des invalides de la marine.

Cet article a pour but d'empêcher le renouvellement de graves abus qui s'étaient produits autrefois. Les armateurs sont ordinairement riches et solvables; pour se soustraire aux condamnations en dommages-intérêts qui pouvaient être prononcées contre eux au delà du cautionnement, pour captures illégales ou pour violation des lois sur la course, ils ne demandaient pas les lettres de marque en leur propre nom ; ils les sollicitaient pour un individu que l'on présentait à l'administration comme solvable et qui, en réalité, n'était qu'un homme de paille. Derrière lui, se retranchaient les véritables armateurs, qui profitaient des bénéfices de la

course et qui, en cas de poursuites en dommages-intérêts, s'effaçaient pour faire apparaître le titulaire de la lettre de marque qui, se trouvant alors parfaitement insolvable, ne pouvait pas payer les condamnations prononcées au delà du chiffre du cautionnement [1].

C'est pour mettre fin à ces manœuvres frauduleuses qu'a été édicté l'art. 17 de l'arrêté de prairial.

Cet article prononce deux peines contre ceux qui essayeraient de renouveler la fraude dont nous venons de parler : 1° la nullité et le retrait de la lettre de marque; 2° une amende. Cette amende est celle qui est établie, par l'article 15 de la loi du 27 vendémiaire an II, contre tous ceux qui concourent à des actes dont le but est de simuler la francisation de navires étrangers, ou qui commandent un bâtiment dont la francisation a été simulée. Cet article 15 dit que toutes ces personnes « seront condamnées solidairement « et par corps à une amende de 6,000 fr., et déclarées in- « capables d'aucun emploi ni de commander aucun bâti- « ment français. » L'article 17 de l'arrêté de prairial ne parle pas de cette incapacité; il ne se réfère qu'à l'amende. Comme nous sommes en matière pénale, et par conséquent en matière de droit étroit, il faut décider que, dans le cas prévu par notre article, l'incapacité dont parle la loi de vendémiaire ne peut être prononcée et que la seule peine applicable est l'amende.

La loi du 27 vendémiaire an II est une loi de douanes; il résulte du renvoi fait par notre art. 17 que c'est cette loi de douanes qui est applicable au délit dont s'agit. Or, en matière de douanes, ce sont les tribunaux correctionnels qui sont compétents pour réprimer les délits. Il nous semble donc que ce seront les tribunaux correctionnels qui devront connaître des cas prévus par l'article 17.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 18, § 1er. Les demandes

[1] En l'an XI, le Code de commerce, qui restreint la responsabilité des corsaires dans les limites du cautionnement, n'était pas encore promulgué, et les armateurs étaient tenus des dommages-intérêts *in infinitum*. — Voyez section suivante.

de lettres de marque seront faites aux administrateurs de la marine ou aux commissaires des relations commerciales [1], qui les transmettront au ministre de la marine et des colonies; mais lesdites lettres ne pourront être par eux délivrées aux armateurs qu'après qu'il aura été vérifié si le bâtiment est solidement construit, gréé, armé et équipé; s'il est d'une marche supérieure; si son artillerie est en bon état; si le capitaine désigné par l'armateur est suffisamment expérimenté, et si l'armateur et ses cautions sont reconnus pour solvables.

§ 2e [2].

§ 3e. Les capitaines désignés pour commander des corsaires seront tenus de produire des certificats sur leur conduite et leurs talents, de la part des officiers sous les ordres desquels ils auront servi, ou des armateurs qui les auront déjà employés.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 19. La durée des lettres de marque commencera à compter du jour où elles seront enregistrées au bureau de l'inscription maritime du port de l'armement.

D'après la nature des croisières, et sur les propositions transmises au ministre par les administrateurs de la marine, ou les commissaires des relations commerciales, la durée des lettres de marque pourra être de six, douze, dix-huit et vingt-quatre mois.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 22. Il est expressément défendu aux préfets, officiers supérieurs et agents civils, militaires et commerciaux, de prolonger la durée d'une lettre de marque, sans y être spécialement autorisés par le ministre de la marine et des colonies; et cette autorisation, lorsqu'elle sera accordée, sera, ainsi que sa date, mentionnée sur la lettre de marque.

Prolonger la durée d'une lettre de marque, c'est pour ainsi dire donner une nouvelle commission. Le droit de

[1] C'est le titre que portaient alors les consuls et les agents consulaires.
[2] Le second paragraphe de cet article étant relatif à la solvabilité des cautions, nous l'avons placé à la section du Cautionnement, avec l'art. 21 qui traite de la même matière.

prolonger la durée des lettres de marque ne peut donc appartenir qu'à l'autorité qui est chargée de les délivrer; c'est pour cela que l'article 22 de l'arrêté de prairial dispose que la durée d'aucune lettre de marque ne pourra être prolongée sans l'intervention du ministre de la marine.

Mais que décider si, nonobstant la prohibition portée par notre article, un fonctionnaire de l'administration avait autorisé un corsaire à reprendre la mer, quoique sa commission fût expirée? A qui devraient être adjugées les prises faites par ce corsaire?

En règle générale, tout acte fait par un fonctionnaire administratif, en dehors de ses attributions, est nul. L'autorisation donnée dans notre hypothèse, *putà*, par un préfet, est donc nulle; la prorogation de la lettre de marque qu'il peut avoir accordée au corsaire est donc non avenue. Le corsaire qui a repris la mer en vertu de cette prorogation doit donc être considéré comme un navire qui faisait la course sans commission. D'après les principes posés ci-dessus, si les prises qu'il a faites sont déclarées valables au regard des capturés, elles ne doivent pas lui être adjugées, mais bien à l'Etat. Seulement, comme la violation de la loi est imputable au préfet et non au corsaire, on ne traitera pas ce dernier comme pirate, attendu sa bonne foi, car il était excusable de croire que le fonctionnaire qui prorogeait la durée de sa lettre de marque avait qualité pour lui accorder cette prorogation. Le gouvernement pourra même, suivant les circonstances et par mesure toute gracieuse, attribuer au corsaire une certaine part dans les prises par lui faites, ou même les lui abandonner en totalité. Mais il faut reconnaître que le corsaire n'y a aucun droit, et que sa bonne foi, qui l'empêche d'être considéré comme pirate, ne peut pas avoir l'effet de lui conférer un droit qui n'appartient qu'à ceux qui sont porteurs de commissions régulières. C'est, du reste, ce qui a été jugé par l'ancien Conseil des prises, le 31 janvier 1761. Le roi avait concédé aux sieurs Gradis, pour faire la course, ses deux frégates, *l'Opale* et *la Brune*. Les armateurs avaient cru que cette concession,

émanée du roi, était suffisante et qu'ils n'avaient pas besoin de demander une commission à l'amiral. Les frégates firent quatre prises, qui furent confisquées au profit de l'amiral, parce que les armateurs avaient mis en mer sans commission. En raison des circonstances, l'amiral fit remise de son ordre de confiscation, mais en spécifiant que c'était sans tirer à conséquence.

Si, dans l'hypothèse que nous avons posée, le gouvernement abandonne au corsaire capteur les prises par lui faites, c'est, comme nous l'avons dit, une mesure toute gracieuse, qui ne doit pas tirer à conséquence et qui ne doit pas porter atteinte aux principes d'après lesquels il faut proclamer que toutes les prises, faites par des navires non porteurs de commissions en guerre ou porteurs de commissions nulles, sont confisquées au profit de l'Etat.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 23. Les administrateurs de la marine et les commissaires des relations commerciales seront personnellement responsables de l'emploi des lettres de marque qui leur seront envoyées par le ministre de la marine, et qui ne seront, conformément à l'article 18 ci-dessus, par eux remises aux armateurs et capitaines qu'après que les vérifications prescrites par cet article auront été remplies, l'acte de cautionnement souscrit, et le rôle d'équipage arrêté.

Avant l'arrêté de prairial, il y avait eu des abus scandaleux, notamment sous le Directoire; certains fonctionnaires, chargés de remettre les lettres de marque aux armateurs, s'étaient laissé corrompre et avaient passé par-dessus l'accomplissement des formalités exigées des corsaires, avant leur départ. Des cautionnements n'avaient pas été fournis, et des équipages avaient été composés contrairement aux dispositions des lois. L'absence de cautionnement était le fait le plus grave, parce qu'en cas de prise illégale et de déprédation, on ne pouvait exercer aucun recours contre les corsaires, qui, par cela même, devenaient plus audacieux et ne tenaient plus aucun compte des lois. Aussi le rédacteur de

l'arrêté de prairial a-t-il jugé à propos, pour le cas où ces malversations se renouvelleraient, de rendre les fonctionnaires prévaricateurs responsables des déprédations des corsaires auxquels ils auraient remis les lettres de marque, sans que toutes les formalités prescrites par les règlements eussent été remplies; le tout, bien entendu, sans préjudice de la destitution et des autres mesures administratives. De cette manière les navigateurs pourront toujours obtenir des dommages-intérêts, d'abord contre les corsaires, si leur position est régulière; ensuite, dans le cas où ce premier recours ne serait pas possible, contre les fonctionnaires publics, s'ils n'ont pas exigé que les corsaires satisfissent à toutes les prescriptions de la loi.

Si toutes ces prescriptions ont été observées, alors les fonctionnaires qui ont remis les lettres de marque sont déchargés de la responsabilité que leur impose l'article 23 de l'arrêté de prairial.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 24. Tout individu convaincu d'avoir falsifié ou altéré une lettre de marque sera jugé comme coupable de faux en écritures publiques; il sera, de plus, responsable de tous dommages résultant de la falsification ou altération qu'il aura commise.

La peine du faux en écriture authentique et publique est, d'après l'article 147 du Code pénal, la peine des travaux forcés à temps. Quant aux dommages-intérêts, cet article 24 ne fait que rappeler la règle générale de l'article 1382 du Code Napoléon.

SECTION II. — Cautionnement et responsabilité civile

Arrêté du 2 prairial. — Art. 20. Obligation de fournir un cautionnement. — Taux du cautionnement. — Des cas où il est dû des dommages-intérêts aux capturés par les capteurs.

Même arrêté. — Art. 32, et *Code de commerce*, art. 217. Étendue de la responsabilité des armateurs. — Responsabilité des capitaines.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 21 et 18, § 2. Conditions exigées des cautions. — Formalités à remplir.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 20. Tout armateur de

bâtiments armés en course, ou en guerre et marchandises, sera tenu de fournir un cautionnement par écrit de la somme de trente-sept mille francs.

Et si l'état-major et la mestrance, l'équipage et la garnison comprennent en tout plus de cent cinquante hommes, le cautionnement sera de soixante-quatorze mille francs.

Dans ce dernier cas, le cautionnement sera fourni solidairement par l'armateur, deux cautions non intéressées dans l'armement, et par le capitaine.

Les corsaires sont astreints à fournir un cautionnement pour répondre de leurs actes.

Cette obligation a été imposée pour la première fois aux corsaires, en 1356, par Pierre, roi d'Aragon, dans une ordonnance dont l'article 20 est ainsi conçu :

« *Item*. Que lesdits armateurs seront tenus de fournir un cautionnement convenable entre les mains des officiers royaux des lieux où ils armeront; savoir : etc. (ici se trouvent indiqués les lieux où siégent les officiers royaux), suivant la décision desdites autorités; de ne faire aucun mal ni tort aux amis du seigneur roi, et seulement à ceux que ledit seigneur leur accorde de bonne prise, selon ce qui a été dit; et lesdits officiers recevront lesdits cautionnements, dont l'appréciation est laissée à l'arbitrage des personnes désignées ci-dessus. »

En 1400, la France voulut aussi exiger une garantie de ses corsaires. L'ordonnance rendue le 7 décembre de cette année exigea, dans ses articles 2 et 3, une caution juratoire de leur part. Avant de mettre à la voile, l'armateur, le maître et les quatre compagnons de quartier devaient prêter serment qu'ils ne feraient aucun dommage aux sujets, amis ou alliés du roi. Cette disposition fut renouvelée dans les articles 1 et 2 de l'édit de 1517, dans l'article 17 de celui de 1543 et dans l'article 29 de l'ordonnance de 1584.

C'était là une bien faible garantie, et il arrivait souvent qu'à la mer les corsaires oubliaient le serment prêté avant leur appareillage, et alors les neutres, victimes de ces cor-

saires, ne pouvaient obtenir la satisfaction qui leur était due. Des réclamations s'élevèrent, sans doute, à cet égard; car, dans un traité conclu en 1655, le 10 mai, avec les villes anséatiques, Louis XIV déclara que ses armateurs déposeraient aux amirautés un cautionnement en argent. L'article 8 du traité dit : « Seront, les armateurs des vaisseaux de S. M., conformément à ses ordonnances, obligés, avant leur partement, de donner caution solvable par-devant les juges des amirautés de la somme de dix mille livres, pour répondre des malversations qui se pourraient commettre en leurs courses, et contraventions aux choses ci-dessus convenues. » Dans le traité conclu le 3 novembre 1655, entre l'Angleterre et la France, nous voyons que les deux puissances s'engagent à exiger que les armateurs fournissent de bonnes et solvables cautions avant leur départ; et ces cautions devaient répondre des malversations des armateurs contre qui on pourrait requérir une condamnation *in duplum* (art. 14. Dumont, t. VI, p. 121). Cette stipulation des traités de 1655 fut-elle exécutée ou non? Nous n'avons pas trouvé de renseignements sur ce point. Mais nous voyons que lorsque plus tard on prescrivit d'une manière générale que les armateurs fourniraient une caution, on ne rappela pas les articles des traités ci-dessus.

Sous Louis XIV, les corsaires provençaux commirent, dans la Méditerranée, de véritables pirateries; le roi sentit qu'il fallait exiger d'eux plus qu'un simple serment, et le 23 février 1671 il publia une ordonnance, qui prescrivait qu'à l'avenir les armateurs de navires destinés à la course devraient donner, aux siéges d'amirauté, une bonne et suffisante caution et de bons et solvables certificateurs. Cette ordonnance, ne fixant aucune limite, avait pour effet d'obliger indéfiniment la caution et ses certificateurs, et pour conséquence de rendre difficiles les cautionnements, et partant d'entraver les armements en course. Aussi, lors de la rédaction de l'ordonnance de la marine, on comprit qu'il fallait déterminer jusqu'à concurrence de quelle somme se-

raient tenus les cautions et les certificateurs : on fixa le taux du cautionnement à 15,000 livres.

Le cautionnement, fixé à 15,000 livres par l'ordonnance de la marine, était le plus souvent insuffisant, et les étrangers qui avaient à se plaindre des corsaires français ne pouvaient pas obtenir l'entière réparation du préjudice qui leur était causé. Aussi dans plusieurs traités les parties contractantes stipulèrent l'augmentation du cautionnement. L'article 31 du traité de commerce, signé le 26 septembre 1786 par la France et l'Angleterre, dit que « chaque capitaine des vaisseaux armés en guerre par des particuliers, sera tenu... avant de recevoir ses patentes... de donner par-devant un juge compétent caution bonne et suffisante de personnes solvables qui n'aient aucun intérêt dans ledit vaisseau et qui s'obligent, chacune solidairement, pour la somme de 36,000 livres tournois (en France) et de 1,500 livres sterling (en Angleterre) ; et si le vaisseau est monté de plus de 150 matelots ou soldats pour la somme de 72,000 livres tournois, ou de 3,000 livres sterling. »

Notre article 20 a pris pour base ce traité de 1786. Il fixe le taux du cautionnement exigé des corsaires et des bâtiments armés en guerre et en marchandises à 37,000 fr. si l'équipage est inférieur à cent cinquante hommes. Mais, ajoute l'article, si l'état-major et la mestrance, l'équipage et la garnison comprennent en tout plus de cent cinquante hommes, le cautionnement sera de 74,000 fr.

Quand le cautionnement doit être de 37,000 fr., il est fourni par écrit par l'armateur seul; quand il doit être de 74,000 fr., il est fourni solidairement par l'armateur, par deux cautions non intéressées dans l'armement et par le capitaine.

Toutes les nations sont d'accord pour exiger un cautionnement de leurs corsaires. Le règlement russe du 31 décembre 1787 exige, dans son article 1er, une garantie de 20,000 roubles, plus une caution. « Article 1er. Tout patron qui aura armé un vaisseau ne pourra obtenir une patente de commission qui lui permette d'arborer le pavillon de

guerre, qu'en produisant d'avance une hypothèque pour la somme de 28,000 roubles, et une caution sûre, pour laquelle somme il répondra que le chef du bâtiment, ainsi que l'équipage qu'il y emploiera, observeront strictement toutes les règles qui sont statuées ci-après. Car, au cas contraire, il sera soumis non-seulement à la perte de la somme engagée, mais, si elle ne suffit point, à donner satisfaction des délits commis et à en répondre en sa personne. » Seulement le chiffre varie suivant les pays. Il y a même beaucoup de traités diplomatiques dans lesquels les parties contractantes se sont engagées à ne pas délivrer de lettres de marque avant que les armateurs ne leur eussent fourni leur cautionnement; le traité de 1786, dont nous venons de parler à l'instant, en est un exemple. Nous pouvons citer encore la convention du 8 vendémiaire an IX, conclue entre la France et les Etats-Unis d'Amérique : son article 13 a fixé à 73,600 fr. les cautionnements pour les navires qui ont plus de cent cinquante hommes d'équipage, et à 36,820 fr. ceux à exiger pour les navires qui portent moins de cent cinquante matelots ou soldats.

Le cautionnement exigé des corsaires répond des amendes qu'ils peuvent encourir pour violation des règlements et des dommages-intérêts qu'ils peuvent être condamnés à payer aux capturés, en cas de prise illégale.

Nous ne pouvons pas entrer ici dans l'examen de tous les cas où il y a lieu à dommages-intérêts. Nous poserons seulement la règle générale qui a toujours dirigé le Conseil des prises. La voici : le capteur doit être condamné envers le capturé à des dommages-intérêts, toutes les fois qu'il a fait une prise sans qu'il y ait eu prétexte à capture. Mais, quand même la prise serait jugée illégale et annulée, le capteur ne doit pas de dommages-intérêts, si dans la conduite du capturé ou dans ses pièces de bord il a découvert quelque irrégularité qui a pu soulever dans son esprit des doutes sur la neutralité du navire pris. Alors il y avait un prétexte plausible à la conduite du capteur, qui ne doit être condamné à aucune indemnité.

Digitized by Google

Tels sont les principes que le Conseil des prises a toujours appliqués. Les questions des dommages-intérêts sont des questions de faits et d'espèces que les tribunaux décident d'après l'appréciation souveraine des circonstances. Aussi n'entrerons-nous pas dans de grands détails à cet égard; mais nous rapporterons quelques décisions rendues en matière de prises, où l'on verra l'application des principes que nous venons de poser. Voy. tit. VIII, chap. 3.

CONSEIL DES PRISES. — 17 *fructidor an VIII*.

Lorsque le conducteur d'une prise qui est invalidée l'a fait échouer par impéritie, il doit réparer tout le dommage causé. En cas d'invalidité d'une prise, le capteur répond non-seulement de son dol, mais même de sa faute. (Résolu par les conclusions du ministère public; non résolu par le Conseil, qui a jugé, en fait, qu'il y avait eu prétexte à la capture.)

LA MINERVE *contre* LE RUSÉ.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le navire *la Minerve*, sous pavillon suédois, fut capturé par le corsaire *le Rusé*; son chargement consistait en planches et en eau-de-vie. — Je remarquerai que le corsaire, en donnant ordre au capitaine suédois d'amener, lui envoya une décharge de mousqueterie, dont une balle blessa au bras le capitaine. Je remarquerai encore que le corsaire confia le commandement du navire suédois au capitaine Geoffroy, son second, pour le conduire à Cherbourg, et que, près le Havre, ce navire échoua sur la grève; il se brisa. On ne parvint qu'avec peine à sauver une partie de la cargaison. Le seul motif de capture est que le navire *la Minerve* était destiné pour Guernesey, quoique sa destination apparente fût pour l'île de Saint-Barthélemy. Mais : 1° en point de fait, le navire *la Minerve* allait-il à Guernesey? — 2° De quel poids cette circonstance peut-elle être au point de droit? — Les pièces de bord constatent la destination pour l'île Saint-Barthélemy; mais on prétend que le navire n'était pas de construction à faire un si long voyage; qu'on a trouvé à bord des lettres adressées à Guernesey, et que le navire a été pris presqu'en entrant dans cette île.

« On répond à la première objection que des navires qui ne sont pas plus forts que *la Minerve* vont dans les colonies; la chose nous est attestée par plusieurs capitaines et constructeurs français du Havre. Sur la deuxième objection, on observe que les lettres adressées à Guernesey devaient être remises à des pêcheurs, comme cela se pratique, et qu'on n'avait pas besoin d'aller à Guernesey pour y faire parvenir ces lettres. Sur la troisième objection, on dit qu'il est indifférent que le navire *la Minerve* ait été rencontré aux approches de Guernesey, mais seulement qu'on pouvait avoir besoin d'y relâcher.

« Dans ce conflit de présomptions, il faut s'en tenir aux pièces de bord, parce que des preuves écrites et légales valent mieux que des présomptions arbitraires et combattues par d'autres présomptions.

« Au surplus, il est certain, en point de droit, qu'en supposant que le navire *la Minerve* allait à Guernesey, le corsaire n'en serait pas plus avancé ; le règlement de 1778 permet aux neutres de sortir d'un port ennemi ou d'y entrer, à moins que ce port ne soit bloqué, ou que le navire ne soit surpris avec des instruments de guerre ou des marchandises de contrebande. La destination pour Guernesey aurait donc été licite, et elle n'eût rien offert de frauduleux.

« A la vérité, on cherche à se prévaloir de ce que le navire portait des planches et de l'eau-de-vie. Mais des planches ne sont pas des instruments de guerre ni des marchandises de contrebande. L'eau-de-vie est une boisson. Or, les boissons et les comestibles ne sont point par eux-mêmes matière à confiscation proprement dite. On peut les arrêter et les prendre, mais il faut en payer le prix : c'est la disposition formelle des règlements.

« Deux choses sont donc assurées : la première, que le navire, d'après les pièces de bord trouvées en bonne et due forme, la destination du navire *la Minerve* était pour l'Ile Saint-Barthélemy et non pour Guernesey ; la deuxième, que ce navire, s'il eût été à Guernesey, n'eût été exposé qu'à la vente forcée de son eau-de-vie, et non à la confiscation de cette liqueur. Dans cet état, la prise est incontestablement invalide.

« Est-il dû des dommages-intérêts au capturé ?

« Le capteur a commis un acte hostile par la décharge de mousqueterie contre le navire capturé. Le capitaine même de ce navire a été blessé. Une telle conduite est contraire à tous les réglements. Elle est une infraction manifeste du droit de la nation et des gens.

« Dira-t-on que le navire *la Minerve* refusait d'obéir ? On ne le prouve pas, et la chose n'est pas vraisemblable. Nous apprenons du capteur lui-même que le navire *la Minerve* n'avait que cinq à six hommes d'équipage, qu'il n'était qu'à un pont non redoublé, et qu'on le regardait comme si faible, qu'on n'imaginait pas qu'il pût être destiné pour les colonies. A qui ce même capteur persuadera-t-il donc qu'un tel navire ait eu l'audace de résister à un bâtiment armé en course?

« En second lieu, le navire *la Minerve* a échoué ; il s'est brisé, et on n'a pu sauver que la plus faible partie de la cargaison. Lors de ce sinistre de mer, il était conduit par le capitaine en second du corsaire ; il était près du Havre et sur les côtes de France, et nous ne voyons pas que l'échouement ou le naufrage ait été occasionné par une tempête assez violente pour mettre l'impéritie du conducteur à l'abri de tout reproche. Je sais que le capteur ne peut être soupçonné d'avoir apporté des intentions frauduleuses dans les procédés envers le capturé. Il avait intérêt à conserver ce qu'il croyait avoir bien pris. Mais il est responsable de ses fautes comme il pourrait l'être de ses fraudes. Il était gardien et comptable de la prise qu'il conduisait, jusqu'à ce qu'il l'eût remise dans les mains de la justice nationale. Aussi le tribunal d'appel l'a condamné à la restitution de la valeur réelle du navire et de la cargaison, au payement du fret, et à 2,000 fr. de dommages et intérêts.

« On avait droit, dira-t-on, d'amener le navire *la Minerve* en France, ne fût-ce que pour prendre ses eaux-de-vie en en payant le prix, attendu qu'il pouvait être soupçonné de les porter à Guernesey. Soit, mais le coup de semonce à mitraille est un acte d'hostilité qui ne doit pas demeurer impuni. Mais l'échouement a occasionné des pertes qu'il faut réparer. Si l'on ne condamne point le capteur à des dommages et intérêts indéfinis, il faut du moins l'obliger à restituer la valeur réelle de la car-

gaison et à payer le fret. S'il en était autrement, la justice rendue au capturé serait sans aucun effet utile.

« Par ces considérations, je conclus à l'invalidité de la prise, à la restitution du prix du navire et de sa cargaison, et au payement du fret.

« *Signé*, PORTALIS. »

Le CONSEIL décide que la prise faite par le corsaire français *le Rusé*, du Havre, du navire suédois *la Minerve* est nulle et de nul effet, en fait pleine et entière mainlevée au capitaine Hyortberg, tant pour lui que pour les propriétaires de la cargaison; ordonne que ledit capitaine Hyortberg reprendra ledit navire *la Minerve*, en l'état où il se trouve;

Sur la demande dudit Hyortberg du payement du fret, avaries et autres dommages et intérêts et conclusions, met les parties hors de cause.

CONSEIL DES PRISES. — 29 *nivôse an IX*.

Lorsque le Conseil des prises ordonne la restitution du prix et légitime valeur d'une cargaison, le capteur n'est tenu de restituer que le produit de la vente légalement faite. Le capturé ne peut prétendre que le produit de cette vente n'est pas égal à la légitime valeur, et qu'il ne doit être considéré que comme un à-compte. Ce serait faire supporter au corsaire des dommages-intérêts qu'il ne doit pas.

LE BRAVE *contre* LA KETTY.

Le CONSEIL; — Lecture faite du Mémoire par lequel le capitaine Favard, armateur du corsaire *le Brave*, expose qu'il éprouve des difficultés pour la restitution ordonnée par décision du Conseil du 27 thermidor an VIII, au profit de Thomas Carter, capitaine du navire *la Ketty*, qui, prétendant qu'aux termes de cette décision, on doit lui restituer le prix et légitime valeur de la cargaison, et que le produit de la vente qui en a été légalement faite est inférieur à cette légitime valeur, refuse de la recevoir autrement qu'à titre d'à-compte. En conséquence, il demande que le Conseil, expliquant, autant que de besoin, sa décision du 27 thermidor dernier, déclare qu'en ordonnant la restitution du prix et légitime valeur des marchandises, il a simplement entendu la restitution du montant de la vente légalement faite;

Considérant que, par sa décision dudit jour 27 thermidor an VIII, les parties ont été mises hors de cause sur les dommages et intérêts demandés par le capitaine Carter; que lorsque la vente d'objets dont la restitution est ordonnée se trouve avoir été légalement faite, sans aucune fraude, avant la décision définitive du Conseil, le produit de cette vente doit toujours être regardé comme le prix et légitime valeur de la restitution à faire; qu'autrement, ce serait ajouter à la décision du Conseil une disposition qui n'y est point exprimée, et faire supporter, d'une manière indirecte, à l'armateur du corsaire, des dommages et intérêts dont il a été déchargé;

A passé à l'ordre du jour sur les conclusions du Mémoire du capitaine Favard.

CONSEIL DES PRISES. — 3 *pluviôse an IX*.

Les neutres peuvent transporter des marchandises du cru ennemi.

Le corsaire qui arrête à tort un navire neutre ne peut se fonder sur une erreur de droit, pour se soustraire à l'obligation de payer des dommages-intérêts à un navire neutre indûment arrêté.

L'ELISH-SARAH.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

«Depuis l'instant de la capture jusqu'à présent, il ne s'est pas même élevé un soupçon sur la régularité des pièces de bord, destinées à constater la neutralité tant du navire que de la cargaison; elles sont rappelées dans le jugement du Conseil : celles qui ont rapport au navire ont été rendues au capitaine ; celles qui concernent la cargaison font partie des productions ; elles énoncent toutes le pour compte de *Diéderic Feverheerd*, négociant d'*Hambourg*. Peu de navires se sont trouvés munis de pièces aussi parfaitement conformes à tous les règlements.

« La seule question que présente cette affaire est celle de savoir si les neutres ont le droit de transporter sur leurs bâtiments des marchandises du cru ennemi.

« Le navire capturé avait-il le droit de transporter de Messine à Hambourg, et pour son propre compte, des marchandises du cru ennemi ?

« Poser cette question, c'est la résoudre. L'article 1er du règlement de 1778 est positif, et la décide en faveur des neutres : aucune interprétation ne peut altérer le sens de cette disposition, au point de la faire paraître douteuse.

« On sait que la législation a varié depuis l'ordonnance de la marine jusqu'à l'époque actuelle ; mais, depuis 1778 jusqu'aujourd'hui, je ne trouve dans les lois ou dans les arrêtés du gouvernement (même les plus sévères) rien qui pût autoriser l'arrestation de marchandises provenant du cru ennemi, en général.

« La loi du 14 février 1793, celle du 12 ventôse an V, rappellent les lois anciennes sur les prises, et en ordonnent l'exécution.

« Celle du 9 mai 1793 autorise l'arrestation *des navires neutres* chargés de comestibles ; mais c'est seulement dans le cas où ils seraient *destinés pour des ports ennemis*, et dans celui où ils appartiendraient à des ennemis.

« On sait aussi que celle du 29 nivôse an VI ne regarde que les marchandises provenant d'*Angleterre* ou de ses possessions. On ne peut étendre une loi sévère par elle-même, mais dont la sévérité a été sans doute nécessitée par des circonstances toutes particulières ; on ne peut, dis-je, l'étendre à des cas pour lesquels elle n'est point faite. Ce serait confondre toutes les notions, non-seulement de la jurisprudence, mais même de l'équité naturelle.

« Je cherche donc en vain dans le règlement de 1778, et même dans la sévérité des lois postérieures, de quoi justifier, je ne dis pas la confiscation (elle ne peut pas l'être), mais l'arrestation du navire danois *l'Elish-Sarah*. Je ne puis le trouver, puisque les pièces de bord n'en fournissent pas même le plus léger prétexte, et qu'aucune loi n'autorise le motif unique dont le capteur s'est servi pour colorer cette injustice.

« Dire que la confusion et la versatilité des arrêtés sur cette matière ont pu l'induire en erreur, ce ne serait pas le justifier ; car on pourrait lui répondre que les lois ou arrêtés, quelque diversité qui les distingue, sont cependant unanimes sur ce point que l'erreur de fait peut quelquefois servir d'excuse, mais jamais une erreur de *droit*, telle que celle qui tendrait à confondre tous les principes. Si l'erreur de droit ne se présume jamais, c'est surtout dans les cas où elle sert à colorer une action injuste. Enfin, cette diversité des lois n'est pas telle qu'on ne puisse fort bien dans cette matière les comparer entre elles, et en saisir les principales dispo-

sitions ; si on l'admettait pour excuse, il en résulterait un effet bien dangereux : ce serait l'inexécution de toutes les lois ; cette excuse générale s'étendrait à tous les cas, et serait toujours et partout applicable.

« Je pense donc que les dommages-intérêts sont dus, dans l'espèce actuelle, de la part du capteur, non à titre de punition, car je n'ai rien remarqué dans cette affaire qui la lui méritât, mais à titre de justice ; ils sont acquis de droit au neutre qui a souffert des suites d'une arrestation dénuée du plus léger prétexte. Il n'est pas possible de le priver d'un droit fondé sur un titre aussi légitime, fondé sur le droit naturel, qui veut qu'on soit tenu de réparer le dommage, même involontaire, qu'on a causé ; enfin fondé sur le règlement de 1778, art. 13, qui rend hommage à ce principe : ce serait un hommage purement illusoire, si, dans l'exécution de cette loi, tout en reconnaissant le principe général, on se dispensait de l'appliquer, lorsque toutes les circonstances particulières sollicitent cette application. Le Conseil s'est prononcé, dans ce sens, dans l'affaire de la dame Brigitte, qui présentait une question de dommages-intérêts semblable à celle-ci.

« Je conclus donc, en reconnaissant la sagesse du tribunal civil de la Loire-Inférieure, à la relaxation de la cargaison avec les dommages et intérêts résultant de la capture et détention de cette cargaison. »

Du 3 pluviôse an IX, décision du Conseil des prises, qui annule, avec dommages-intérêts, la capture du navire *l'Elish-Sarah*.

Conseil des prises. — 27 *brumaire an IX.*

Le capitaine d'un navire neutre capturé par un Français, et recous par l'ennemi, ne peut pas venir réclamer du capteur français, comme dommages-intérêts, les sommes qu'il a été obligé de payer à l'ennemi comme droit de recousse, alors surtout que les choses ne sont plus entières et qu'il n'est plus possible de savoir s'il y avait un prétexte plausible à la capture faite par le Français.

le Suffolk *contre* l'Aventure.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Isajah Hussey, capitaine du navire *le Suffolk*, fut arrêté, le 30 fructidor an VI, par le corsaire *l'Aventure*, de Bordeaux, capitaine Daguerre. Le capteur prétend qu'il amarina *le Suffolk* par deux motifs : le premier, que le rôle d'équipage ne lui avait pas paru en règle ; le deuxième, parce qu'on n'avait point trouvé de certificat du coton qui faisait partie de la cargaison. Un bâtiment anglais armé en guerre se présente au corsaire ; celui-ci abandonne sa prise : l'Anglais s'en empare et la conduit à Liverpool. Le capitaine Hussey transige avec ses nouveaux capteurs, et se soumet à payer 2,785 liv. sterl. pour droit de recousse. Cette transaction est adoptée par la haute Cour de l'Amirauté d'Angleterre. Le capitaine capturé vend sa cargaison, renvoie son navire en Amérique sous son seul passe-port, et vient en France demander au Conseil contre l'armateur de *l'Aventure* les 2,785 liv. sterl. qu'il a payées aux Anglais pour droit de recousse, sur le fondement que la première capture de son navire était évidemment injuste et illégale, et qu'elle a donné lieu à la recousse.»

« Je commence par déclarer au Conseil que je n'ai trouvé dans le dos-

sier ni le procès-verbal de capture fait par le corsaire, ni le mémoire du capturé que suppose celui qui s'y trouve. Ce n'est donc que dans les derniers mémoires des parties qu'on trouve l'aveu de la capture.

« Les pièces de bord du navire paraissent parfaitement en règle ; sa neutralité est incontestable et non contestée, et je suppose que le passeport était régulier. Il est donc certain qu'en l'état de ces pièces, le navire et la cargaison auraient été relâchés par les tribunaux; il peut même se faire qu'ils l'eussent été avec dommages-intérêts. Mais il est impossible de s'assurer si les pièces du bord n'ont souffert aucune altération, si elles sont telles qu'elles étaient à l'époque de la capture.

« Le rôle d'équipage est très-régulier ; cependant on prétend qu'il ne l'était pas à l'époque de la capture, puisque c'était un des motifs de l'amarinage. On trouve aujourd'hui dans le dossier les pièces justificatives du chargement de coton, et cependant l'on soutient que le défaut de certificat sur le coton fait le deuxième motif de la capture.

« Il est possible que l'inspection des marchandises de comparaison, faite sur pièces de bord eût justifié sa prise si elle avait été conduite en France, où cette vérification eût pu se faire ; mais la recousse n'a pas permis cette vérification, et ce n'est pas sur des opérations faites en Angleterre, et par des ennemis, que l'on peut affirmer si la prise eût été jugée valide ou invalide en France.

« Sans préjuger la question de savoir si la capture a occasionné ou non la prise du navire américain par les Anglais, qui eût bien pu être pris par eux sans l'avoir été par les Français, il est certain que, pour entrer même dans le sens du capitaine capturé, il faudrait au moins, en l'état et dans cette hypothèse, que le Conseil pût juger s'il y avait motif ou prétexte à la capture ; car, s'il y avait motif ou prétexte plausible, il n'y aurait pas matière aux dommages-intérêts, même en invalidant la prise.

« Or, comment juger s'il y avait motif ou prétexte, dès que le procès-verbal de capture n'existe pas, dès que les choses ne sont plus en leur entier, dès que l'état du navire et de la cargaison ne peut être comparé aux pièces de bord, dès qu'on est privé de la ressource des réponses de l'équipage sur la nature, la consistance et la neutralité de l'un et de l'autre ?

« Le Conseil, ne pouvant comparer, ne peut juger ; car le jugement n'est que le produit de la comparaison ; s'il ne peut juger la validité ou l'invalidité de la prise, s'il n'a pas même les matériaux nécessaires pour juger les motifs ou les prétextes de la capture, il ne peut donc prononcer sur les dommages-intérêts, qui en sont une conséquence immédiate.

« Plusieurs questions accidentelles naissent du fond de cette demande ; mais, puisqu'elle est sans base et sans fondement, les questions accessoires deviennent oiseuses, et je ne me permettrai pas seulement de les indiquer. Cependant, je ne puis dissimuler au Conseil mon indignation sur le système du gouvernement de la Grande-Bretagne en matière de recousse. La recousse et les droits qui en naissent sont et doivent être étrangers aux neutres. Il n'appartient qu'à des Anglais de méconnaître ces principes. Un gouvernement qui établit des impôts sur le malheur ne se montre pas seulement l'ennemi des nations, mais l'ennemi de l'homme. Les neutres doivent être jugés ; la neutralité reconnue doit être respectée, c'est la morale des nations, et particulièrement celle du gouvernement français ; c'est et ce sera toujours celle du Conseil.

« Par ces considérations, je conclus à ce qu'il n'y ait lieu de prononcer sur la demande en dommages-intérêts d'Isajah Hussey. »

Le Conseil : considérant que l'absence du passe-port relatif au navire *le Suffolk*, capturé par le corsaire *l'Aventure*, et repris par le corsaire *le John et Sarah*, ne permet point de juger de sa régularité ; que les autres pièces rapportées n'offrent pas non plus les caractères de légalité et d'authenticité requis par les règlements ; — Que le droit de recousse établi par les règlements maritimes de l'Angleterre a constamment été repoussé par la loyauté et la générosité française sur les prises reconnues neutres ;—Que le faire supporter par les Français au profit des Anglais, ce serait rendre le sort des premiers plus pénible que celui de nos ennemis ;

Met les parties hors de cause, sur la demande formée par Isaiah Hussey, capitaine du navire *le Suffolk*, contre Jacques Conte, armateur du corsaire *l'Aventure*, de Bordeaux, à raison de la recousse faite par les corsaires anglais dudit navire *le Suffolk*, capturé d'abord par le corsaire français *l'Aventure*.

Conseil des prises. — 3 *frimaire an IX.*

Lorsqu'un corsaire a fait une prise et qu'il est poursuivi par l'ennemi, si la conséquence des mesures qu'il prend pour ne pas laisser tomber aux mains de l'ennemi son navire et sa prise est de faire échouer la prise, il n'est tenu, dans le cas où la prise n'est pas valable, que de restituer les effets sauvetés, et il ne doit pas de dommages-intérêts.

le Tom *contre* l'Eole.

Le Conseil, vu les pièces desquelles il résulte principalement :

1° Que les passe-port et certificat de douane, et connaissements exigés par la convention du 8 vendémiaire an IX, se trouvant faire partie des expéditions du navire *le Tom*, la restitution des objets existants doit nécessairement avoir lieu aux termes de la même convention ; 2° que la nullité du rôle ou liste d'équipage et le défaut d'énonciation précise du pour compte neutre dans la presque totalité des connaissements et autres pièces relatives à la cargaison, avaient précédemment autorisé l'arrestation par le corsaire, et même la confiscation à son profit, dudit navire *le Tom* et desdites marchandises, conformément aux dispositions textuelles du règlement de 1778, rendu applicable aux Américains par l'arrêté du Directoire exécutif du 12 vendémiaire an V, fondé sur le traité passé en 1794 entre les Etats-Unis et le roi d'Angleterre, lequel arrêté subsistait à cet égard dans toute sa force, au moment de la capture ;— 3° que l'échouement qui a fait périr le navire et une partie de la cargaison n'était que la suite des précautions qu'a dû prendre le corsaire à la vue de l'ennemi pour sa propre sûreté et la conservation de la prise, légitimement faite, sur laquelle le gouvernement avait des droits ; qu'ainsi les armateurs du corsaire, en rendant ce qui a été sauvé de l'échouement, avaient entièrement satisfait aux obligations imposées par la convention, et ne peuvent être tenus d'aucune autre espèce de restitution ou d'indemnité ;—Vu les conclusions du commissaire du gouvernement, déposées aujourd'hui par écrit sur le bureau et tendantes à la restitution du navire et de l'entière cargaison, ou leur prix et légitime valeur, suivant la liquidation qui en sera faite par experts, sans dommages et intérêts ; — Ouï le rapport du citoyen Parseval-Grandmaison, membre du Conseil ; tout vu et considéré ; conformément à la convention signée par les plénipotentiaires du Premier Consul et ceux des Etats-Unis d'Amé-

Digitized by Google

rique, le 8 vendémiaire an IX, Fait pleine et entière mainlevée de la prise faite du navire américain *le Tom* par le corsaire français *l'Eole*, de Bordeaux ; en conséquence, décide et ordonne que tout ce qui a pu être sauvé, soit dudit navire *le Tom*, soit des marchandises et effets de son chargement après l'échouement, sera rendu et restitué, dans l'état où ils se trouvent, au capitaine John Bailly, tant pour lui que pour tous autres propriétaires dudit navire et du chargement, ainsi que les pièces et papiers de bord ;

Sur la demande en dommages et intérêts, Met les parties hors de cause.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 32. Les armateurs seront civilement et solidairement responsables, avec leurs capitaines, des infractions que ceux-ci commettront contre les ordres du Gouvernement, soit sur la navigation des bâtiments neutres, soit sur les pêcheurs ennemis.

Les lettres de marque pourront même être révoquées, selon la nature des délits dont les capitaines se seront rendus coupables.

Code de commerce. — Art. 217. Les propriétaires des navires équipés en guerre ne seront toutefois responsables des délits et déprédations commis en mer par les gens de guerre qui sont sur leurs navires, ou par les équipages, que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution, à moins qu'ils n'en soient participants ou complices.

En vertu du principe général posé par l'article 1384 du Code Napoléon, et d'après lequel les commettants sont civilement responsables des actes des personnes qu'ils emploient, les armateurs répondent des condamnations civiles prononcées contre les équipages des corsaires, à raison des délits et déprédations commis par les équipages. Mais aujourd'hui ils n'en répondent que dans les limites du cautionnement qu'ils ont fourni. Sous l'ancienne législation, et jusqu'à la promulgation du Code de commerce, on décidait que les armateurs étaient tenus *en plein* des dommages-intérêts, et que le navire était affecté par privilége à leur payement, même lorsque le chiffre de la condamnation aux

dommages-intérêts excédait celui du cautionnement [1]. En présence des termes de l'article 217 du Code de commerce, cette décision ne saurait plus être admise aujourd'hui. Pour trouver la raison de la restriction apportée à la responsabilité des armateurs par le Code de commerce, il suffit de se rappeler la date de la promulgation de ce Code, 1807. La France avait alors à soutenir contre l'Angleterre une formidable guerre maritime; sa puissance navale consistait surtout dans ses nombreux corsaires. On favorisait le plus possible les armements particuliers. La disposition de l'article 217 avait pour but de rendre la position des armateurs de corsaires plus avantageuse, et partant d'engager les citoyens à armer leurs navires en guerre. Il n'a pas été modifié depuis, il est donc encore applicable aujourd'hui.

Il résulte de l'article 32 de l'arrêté de prairial que, dans certains cas, les capitaines peuvent être poursuivis et condamnés à des restitutions et à des dommages-intérêts solidairement avec les armateurs. Avant cet article 32, les capitaines n'étaient jamais exposés aux poursuites des capturés; les armateurs seuls étaient responsables des condamnations civiles prononcées contre le corsaire; c'est ce qui avait été jugé par le Conseil des prises dans une espèce que nous rapportons ci-dessous. L'arrêté de prairial a changé ce qui avait existé jusqu'alors. Le motif de cette nouvelle disposition de la loi se comprend parfaitement; on a voulu rendre les capitaines de corsaires plus circonspects. L'homme qui est exposé à supporter les conséquences d'une responsabilité civile est toujours plus prudent dans sa manière d'agir. Rendre les capitaines responsables, c'était le meilleur moyen de diminuer les prises illégales. Aussi ne peut-on qu'approuver une pareille disposition qui protége les neutres, et qui, en même temps, est toute dans l'intérêt des armateurs, qui sont exposés à payer moins souvent des dommages-intérêts pour les captures illégales.

[1] Valin, *Commentaire sur l'art.* 2, *tit. IX. Ordonnance de* 1681.—Pothier, *Traité de la propriété*, n° 92.

CONSEIL DES PRISES. — 7 *nivôse an X.*

Lorsque des dommages-intérêts sont adjugés à des capturés, ils doivent exercer leurs poursuites contre les armateurs du corsaire condamné, et non contre le capitaine.

Les armateurs seuls sont responsables des prises illégales.

LA NOTRE-DAME DE BON-CONSEIL *contre* LE COUREUR.

Lecture faite du mémoire par lequel Barthélemy Lazarovitz, capitaine du navire ragusais *la Notre-Dame de Bon-Conseil*, et Sidi-Ali-Mohamed Misvring, négociant tunisien, propriétaire de la cargaison, exposent que pour l'exécution de la décision du Conseil, du 3 fructidor an VIII, qui a ordonné la restitution à leur profit dudit navire et de sa cargaison, avec dommages et intérêts à compter du 25 prairial an VII, ils ont éprouvé des obstacles de toutes espèces ; — Qu'en dirigeant leurs poursuites contre le capitaine du corsaire capteur, celui-ci a prétendu n'y être pas soumis, sur le fondement qu'il n'était pas désigné par la décision du Conseil comme passible des condamnations prononcées, et que le tribunal de commerce avait accueilli cette prétention ; — Qu'en outre, les experts nommés pour liquider les dommages et intérêts adjugés, et résultant soit de la perte du navire, soit du déficit de la cargaison, ont cru pouvoir s'en dispenser et renvoyer les parties à se pourvoir, soit parce que la décision ne porte pas précisément qu'en cas de perte le navire et partie de la cargaison seront remplacés par leur valeur, soit parce qu'ils n'auraient aucune base certaine pour déterminer cette valeur ; — En conséquence, les propriétaires demandent que le Conseil déclare : 1° que le capitaine du corsaire *le Coureur* est essentiellement passible des condamnations prononcées contre l'armement de ce corsaire ; 2° que les experts, en procédant à la liquidation des dommages et intérêts, doivent remplacer le navire et les objets manquant à la cargaison par leur valeur estimative ; — La matière mise en délibération,

LE CONSEIL, considérant, à l'égard du capitaine du corsaire *le Coureur*, qu'il n'est que l'agent et le préposé des armateurs du corsaire, qui seuls sont responsables, vis-à-vis des capturés, des suites d'une prise reconnue illégale ; qu'en thèse générale, les capitaines des corsaires ne sont soumis à aucune action en dommages et intérêts de la part des propriétaires des navires pris ; qu'ils sont seulement comptables de leur conduite au gouvernement et à leurs armateurs ; qu'ainsi le défaut d'énonciation du nom du capitaine du corsaire *le Coureur* n'est point une omission faite dans la décision du Conseil du 3 fructidor an VIII ; — Et relativement à la liquidation des dommages-intérêts adjugés, considérant que la décision du Conseil exprime clairement que le navire et la cargaison doivent être restitués ; que cette restitution ne peut être illusoire, et qu'elle le serait en partie si l'on ne remplaçait, par leur valeur estimative, les objets manquant et qui ont pu périr depuis l'époque à laquelle les propriétaires tant du navire que de la cargaison sont admis à réclamer des dommages et intérêts ; que c'est aux exposants à justifier de l'état dans lequel se trouvait leur propriété à cette époque, et des pertes postérieures qu'ils auraient éprouvées, et que le devoir des juges et des experts, qui ont à s'occuper de la liquidation des dommages et intérêts, est de se faire fournir et recueillir tous les documents propres à éclairer leur re-

ligion, sans que le Conseil ait besoin de s'expliquer plus qu'il ne l'a fait par sa décision ;

Par ces motifs, passe à l'ordre du jour.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 21. La même personne ne pourra servir de caution pour plus de trois armements non liquidés ; et à chaque acte de cautionnement, la personne qui le souscrira sera tenue de déclarer ceux qu'elle aurait pu souscrire précédemment pour la même cause.

Lorsque les cautions ne seront pas domiciliées dans le port de l'armement, l'armateur sera tenu de produire un certificat du tribunal connaissant des affaires de commerce dans le lieu où seront domiciliées les cautions présentées, lequel certificat constatera leur solvabilité ; et une copie légalisée du pouvoir donné par la caution absente à celui qui la représentera restera annexée à l'acte du cautionnement.

Les noms, professions et demeures des personnes qui auront cautionné des armateurs de corsaires, seront désignés sur un tableau qui restera affiché dans le bureau de l'inscription maritime du port où les armements auront eu lieu.

Les actes de cautionnement seront déposés audit bureau, et enregistrés à celui de l'inspection de la marine du chef-lieu de la préfecture maritime.

Même arrêté. — Art. 18, § 2. La solvabilité de l'armateur et celle des cautions seront certifiées par les tribunaux connaissant des affaires de commerce. Dans les ports étrangers, cette solvabilité sera attestée par le commissaire des relations commerciales [1], et, autant que possible, par l'assemblée des négociants français immatriculés dans le lieu.

Les dispositions de ces articles sont trop claires, et le motif qui les a dictées est trop apparent, pour que nous entrions ici dans des explications superflues.

[1] En l'an XI, on appelait commissaires des relations commerciales les agents qui portaient autrefois et qui ont repris depuis le nom de consuls.

SECTION III. — De l'armement et des équipages.

Arrêté du 2 prairial. — ART. 9. Nombre de matelots inscrits que l'on peut embarquer sur les corsaires.
ART. 10. Nombre des marins étrangers.
ART. 11. Obligation pour le capitaine de faire inscrire tous ses hommes dans les classes.
ART. 12. Peines contre les armateurs fauteurs de désertion.
ART. 13. Peines contre les déserteurs.
Ordonnance du 31 octobre 1784, tit. XVIII. — ART. 18. Obligations pour le capitaine de déclarer les désertions.
Même ordonnance. — ART. 19. Conséquences du défaut de déclaration.
Arrêté du 2 prairial. — ART. 14. Chirurgien à bord.
ART. 25. Nom du bâtiment.

Arrêté du 2 prairial. — ART. 9. Il ne pourra être embarqué sur les bâtiments armés en course qu'un huitième de matelots inscrits et en état de servir sur les bâtiments de la République. En conséquence, les commissaires préposés à l'inscription maritime ne pourront recevoir d'enrôlements, ni délivrer des permissions d'embarquer pour la course, qu'autant que le nombre des matelots employés à ce service n'excédera pas le huitième de ceux inscrits.

Le ministre de la marine pourra néanmoins autoriser l'embarquement d'un plus grand nombre de marins inscrits, lorsque les besoins du service le permettront.

Cet article est assez clair par lui-même pour n'avoir pas besoin d'un long commentaire. On comprend, en effet, qu'il le fallait pour que l'Etat pût empêcher les matelots qui lui sont nécessaires pour ses flottes de s'embarquer sur les corsaires, qui les eussent tous attirés par l'attrait d'un service plus lucratif et par l'appât de grosses parts de prises. Déjà avant l'arrêté de prairial, les lois avaient restreint pour les armateurs de corsaires la faculté d'embarquer des matelots inscrits. La loi du 31 janvier 1793 et l'arrêté du 23 thermidor an III avaient accordé aux armateurs la faculté d'employer *un sixième* de marins inscrits; mais la rareté des gens de mer força bientôt de restreindre cette permission; et dans les dernières années qui précédèrent l'arrêté

de prairial, on ne toléra souvent l'embarquement des marins inscrits que pour l'état-major et la mestrance.

Aujourd'hui notre article 9 consacre, pour les armateurs de corsaires, le droit d'embarquer au plus un huitième de marins appartenant à l'inscription maritime.

Comme la disposition prohibitive de l'article 9 n'a pour but que d'assurer aux flottes les hommes qui leur sont nécessaires, la loi permet au ministre de la marine, qui est le meilleur juge en cette matière, d'autoriser l'embarquement à bord des corsaires d'un nombre plus considérable de marins inscrits, s'il croit que cela puisse se faire sans danger pour le service public.

Même arrêté. — Art. 10. Les armateurs de corsaires auront la faculté d'employer des marins étrangers, et ce, jusqu'aux deux cinquièmes de la totalité de l'équipage.

Ces marins étrangers, pendant le temps qu'ils seront employés sur les bâtiments armés en course, seront traités comme les marins français; ils participeront aux mêmes avantages, et seront soumis à la même police et discipline.

[L'équipage devait être composé de Français, pour les deux tiers au moins, aux termes des règlements postérieurs (à l'ordonnance de 1681), notamment de celui de Strasbourg, art. 8, confirmé par la lettre de Louis XIV à M. le comte de Toulouse, du 1er mars 1710, et par l'ordonnance du 20 octobre 1723, qui a mitigé en cela le règlement du 1er mars 1716, art. 3, qui voulait que l'équipage ne fût composé que de Français. Or, l'obligation de composer l'équipage de Français, pour les deux cinquièmes au moins, est applicable à la course comme à la simple navigation marchande.]

Aujourd'hui, le rapport qui doit exister dans l'équipage des navires marchands entre les marins français et les marins étrangers est fixé par l'article 2 du décret du 21 septembre 1793. Aux termes de cet article, les officiers et les

trois quarts de l'équipage doivent être Français. L'arrêté de prairial, en permettant aux armateurs de corsaires d'embarquer deux cinquièmes de marins étrangers, déroge à la règle générale. C'est qu'en l'an XI on cherchait à favoriser et à multiplier les armements en course; et puis, comme on diminuait le nombre des matelots inscrits que l'on permettait aux armateurs d'embarquer sur les corsaires, et que l'on réduisait ce nombre du sixième au huitième de l'équipage, on voulait accorder aux armateurs une compensation qui leur permît d'avoir à bord de leurs navires des hommes habitués à la mer.

Même arrêté. — Art. 11. Les capitaines des bâtiments armés pour la course présenteront au bureau de l'inscription maritime les marins qu'ils auront engagés; et, sous peine de trois cents francs d'amende par chaque homme, ils ne pourront embarquer que des gens de mer qui auront été portés sur le rôle d'équipage. Ils présenteront également au bureau, pour y être inscrits sur le rôle des classes, les Français non classés, et les étrangers qui en feront partie.

Même arrêté. — Art. 12. Tout armateur ou capitaine de corsaire qui sera convaincu d'avoir favorisé la désertion d'un marin levé pour le service ou employé sur un bâtiment de l'Etat, qui recevra à bord des marins inscrits au delà du nombre autorisé pour les armements en course, sera poursuivi comme embaucheur, et sa lettre de marque sera immédiatement révoquée.

Cet article a été complété depuis sa promulgation par un décret du 12 avril 1812, que nous croyons utile de transcrire ici. Ce décret est le meilleur commentaire de notre art. 12, il résout toutes les questions auxquelles cet article pouvait donner lieu.

Art. 1er. Tout capitaine de bâtiment armé en course ou lettre de marque à bord duquel il sera trouvé des déserteurs de nos bâtiments de guerre sera condamné à payer la somme de 3,000 fr. d'amende pour

chaque déserteur, sans préjudice des poursuites de droit contre le délit d'embauchage, s'il y a lieu.

Art. 2. Tout capitaine de bâtiment armé en course ou lettre de marque à bord duquel il sera embarqué des hommes qui ne lui auraient pas été destinés par le bureau de l'inscription maritime, ou qui aura engagé des hommes sans les avoir présentés au commissaire dudit bureau et fait inscrire sur le rôle d'équipage, sera condamné à une amende de 1,000 fr, pour chaque homme ainsi embarqué ou engagé.

Art. 3. Les armateurs des susdits bâtiments seront responsables, solidairement avec les capitaines, du payement des amendes ; et le séquestre sera mis sur le bâtiment jusqu'à parfait payement.

Art. 4. Le séquestre prescrit par l'article précédent ne pourra pas excéder la durée de trois mois, au bout duquel temps le bâtiment sera vendu, à la diligence de l'administration de la marine, pour le montant des susdites amendes et les frais être prélevés sur le prix de la vente.

Art. 5. Le produit de la vente sera versé dans la caisse des Invalides de la marine.

Art. 6. Les délinquants seront jugés par le tribunal maritime de l'arrondissement où se trouveront les bâtiments, ledit tribunal composé comme il est prescrit par notre décret du 12 novembre 1806.

Même arrêté. — Art. 13. Les gens de mer engagés sur des bâtiments armés en course, qui auront déserté dans le port de l'armement et qui seront arrêtés avant le départ, seront remis aux capitaines pour faire le voyage auquel ils s'étaient engagés, et pendant lequel ils n'auront que la moitié des salaires ou parts qu'ils auraient dû gagner. Si lesdits déserteurs ne sont arrêtés qu'après le départ du bâtiment, ils seront condamnés à huit jours de prison, à la restitution des avances envers le capitaine ou les armateurs, et ils feront une campagne extraordinaire de six mois sur les bâtiments de l'Etat, à deux tiers de solde. Ceux qui déserteront pendant le voyage ou dans les relâches perdront les salaires, parts, et toutes les sommes qui pourront leur être dues, lesquelles seront confisquées au profit de la caisse des invalides. Lesdits déserteurs seront remis aux capitaines pour achever le voyage à demi-salaire, et feront, après leur retour, une campagne extraordinaire de six mois sur les bâtiments de l'Etat, à deux tiers de solde. S'ils n'ont été arrêtés qu'après le départ du bâtiment auquel ils appartenaient, ils seront condamnés à huit jours de prison, à la restitution des avances qui pourraient leur avoir été faites, et à une

campagne extraordinaire d'un an, à deux tiers de solde, sur les bâtiments de l'Etat. Chacun des marins composant l'équipage d'un bâtiment armé en course sera tenu de se rendre à bord vingt-quatre heures après l'avertissement qui aura été donné au son du tambour ou par le coup de canon de départ, à peine d'être puni comme déserteur. — Les marins qui prendraient un faux nom ou un faux domicile encourront la même peine.

[L'objet de la désertion a excité les plaintes des armateurs dans tous les temps.

Il y a eu sur cela, dans le temps, un règlement de l'amirauté de Dunkerque assez curieux, en date du 18 novembre 1688; mais peu après il fut rendu inutile par l'ordonnance du roi du 31 octobre 1691 et par le règlement du 25 novembre 1693. Ce dernier règlement était (en 1763) la loi subsistante à cet égard, à quelques changements près, qui y avaient été faits par la nouvelle ordonnance du 25 mars 1745.

La peine de la désertion avant la course commencée est la restitution des avances reçues, avec la prison pendant un mois, pour la première fois, et le double en cas de récidive. Les mêmes peines de prison et de restitution des avances sont imposées à ceux qui désertent pendant la course dans les lieux de relâche, et outre cela ils perdent les parts à eux afférentes dans les prises faites, dont le montant doit être déposé au bureau des classes, pour en être ensuite disposé suivant les ordres de S. M. C'était la disposition de l'art 4 de ladite ordonnance du 25 mars 1745, en interprétation des articles 5, 11 et 12 dudit règlement du 25 novembre 1693. . . . .

Il serait tout naturel d'attribuer aux armateurs, par forme d'indemnité, les salaires et parts de prises des matelots déserteurs; mais, suivant l'article 13 de la déclaration du 15 mai 1756, cette faveur, ou plutôt cette justice, n'est accordée qu'aux armateurs dont les corsaires seront de 24 canons.]

Depuis l'époque où écrivait Valin, la législation a été modifiée, comme on le voit par notre article. La durée de l'emprisonnement a été abrégée, mais on a établi une peine nouvelle, l'obligation pour le déserteur de servir pendant un certain temps sur les bâtiments de l'Etat. Notre article 13 a maintenu pour les déserteurs la privation de leurs parts de prises, en tout ou en partie, suivant les circonstances. Les parts de prises ou portions de parts de prises ainsi confisquées doivent être versées dans la caisse des invalides de la marine, autrefois c'était au bureau des classes. Valin critiquait cette disposition; il aurait trouvé plus juste que l'on eût attribué ces parts de prises aux armateurs. Nous ne saurions partager cette opinion, et il nous semble qu'il est beaucoup plus juste d'accorder les parts confisquées à la caisse des invalides, et de les attribuer au soulagement des marins infirmes que de les donner aux armateurs comme indemnité; car il est évident que si des prises ont été faites, amarinées et partagées, la désertion d'un matelot ne leur a causé aucun préjudice.

Aujourd'hui, la distinction dont parlait Valin entre les corsaires qui ont vingt-quatre canons et au-dessus et ceux qui ont moins que ce nombre n'existe plus. Dans tous les cas, les parts confisquées sont attribuées à la caisse des invalides. Cette distinction avait déjà été abolie par le règlement du 31 octobre 1784, titre XVIII.

La dernière disposition de l'art. 13 de l'arrêté de prairial a donné lieu à quelque difficulté. Il dit que le marin qui s'embarquera sur un corsaire, sous un faux nom ou un faux domicile, encourra la même peine que le déserteur; or, l'article a prononcé précédemment plusieurs peines contre le déserteur. De ces peines, quelle est celle qui est applicable au marin qui a pris un faux nom? Or, dit-on, il est de principe général, en droit criminel, que le doute profite au condamné, il est admis que c'est la peine la plus légère qui doit être appliquée, c'est-à-dire la confiscation des parts de prises. Mais la loi prononce cette confiscation dans deux cas: 1° pour la totalité contre le marin qui déserte soit dans le voyage,

soit dans une relâche; 2° pour la moitié contre le marin qui, ayant déserté avant le départ, a été pris et réembarqué. Le marin qui a pris un faux nom doit-il subir la confiscation de toutes ses parts, ou seulement la confiscation de la moitié? Or, dit-on toujours, il ne doit souffrir la confiscation que pour la moitié; car s'il y a une comparaison à établir, c'est plutôt entre le marin réembarqué avant le départ et celui qui prend un faux nom, puisqu'après tout ils ont tous deux concouru aux prises partagées, qu'entre le matelot qui déserte pendant le voyage et celui qui a pris un faux nom; car celui qui déserte pendant le voyage ne concourt pas aux prises faites par l'armement. D'après cette doctrine, il a été décidé que le marin qui s'embarque sous un faux nom ne peut être privé que de la moitié de ses parts de prise.

CONSEIL D'ÉTAT. — 29 *mai* 1822.

Le marin qui s'embarque sous un faux nom sur un corsaire est assimilé au déserteur repris et embarqué avant le départ du navire, et il a droit seulement à moitié de part dans les prises auxquelles il a concouru, si d'ailleurs il n'a pas quitté le navire.

HAMME *contre* LE MINISTRE DE LA MARINE.

« LOUIS, etc.; — Considérant que le sieur Hamme, déserteur du corps des pontonniers, s'est embarqué, sous le nom de Liébert (Dieudonné), sur le corsaire *la Réciprocité*; — Considérant que l'art. 13 du décret du 2 prairial an XI assimile aux déserteurs les marins qui s'embarqueront sous un faux nom, mais que le même article applique des peines pécuniaires différentes aux déserteurs qui, ayant été repris avant le départ des corsaires, y ont été de nouveau embarqués et ont concouru aux prises faites par le bâtiment dont ils faisaient partie, et aux déserteurs qui ont quitté leur bâtiment, soit pendant le voyage, soit pendant une relâche; qu'il prive ces derniers de la totalité de leurs parts de prises, tandis que les premiers ne sont privés que de la moitié des parts de prises auxquelles ils ont droit; que le marin Hamme, embarqué sous un faux nom sur le corsaire *la Réciprocité*, a concouru aux prises faites par le corsaire, et n'a pas quitté le bâtiment, soit pendant le voyage, soit dans une relâche; qu'ainsi c'est la moitié et non la totalité de sa part de prise qu'il doit perdre comme ayant pris un faux nom, et étant, à cet égard, assimilé à un déserteur :

« ART. 1er. La décision de notre ministre de la marine est annulée en ce qu'elle refuse au sieur Hamme la totalité de la part de prise à laquelle il a droit comme marin embarqué sur le corsaire *la Réciprocité*.

— A la date du 18 juin 1823, une décision identique a été rendue en faveur du marin Poulard.

Cette jurisprudence n'est pas suivie par l'administration de la marine, qui pense que le Conseil d'Etat n'a pu, sans erreur, reconnaître au sieur Hamme, ancien déserteur du service militaire, qui s'était embarqué frauduleusement, au moyen d'un faux nom, un droit à moitié de ses parts de prises, tandis que les déserteurs sont incapables de gagner des salaires ou des prises qui tiennent lieu de salaires.

En effet, la loi des 30 avril-13 mai 1791, tit. Ier, art. 4, § 6, et l'ordonnance du 22 mai 1816, art. 5, § 3, attribuent à la caisse des invalides de la marine la totalité des salaires et bénéfices des déserteurs des bâtiments de l'État, des arsenaux, chantiers et ateliers des ports.

D'ailleurs, une instruction, publiée le 16 novembre 1808, par le ministre de la marine, sur l'arrêté du 2 prairial an XI, porte que « Tout marin embarqué sur un corsaire, et non compris sur le rôle de l'équipage, doit être privé de toute participation aux prises; il sera néanmoins compris dans le rôle de répartition, mais ses parts de prises seront confisquées au profit de la caisse des invalides. *Il en sera de même de ceux embarqués sous un faux nom.* » Cette instruction cite une décision ministérielle conforme, du 7 décembre 1781; nous en rapportons ci-après une semblable, du 25 octobre 1830. Enfin, le règlement du roi du 17 juillet 1816, publié dans les *Annales maritimes et coloniales*, contient dans son art. 61 une disposition expresse qui fait profiter la caisse des invalides « *du produit des salaires et parts de prises revenant aux marins des corsaires embarqués sous un faux nom et une fausse indication de domicile.* »

Ces documents nouveaux, qui n'avaient pas été produits devant le Conseil d'État, sont de nature à le faire revenir sur sa jurisprudence. Pour nous, nous n'hésitons pas à penser que les déserteurs de la marine, inscrits sous un faux nom et sous un faux domicile, sont incapables de gagner aucune part de prises. On comprend, en effet, que quelques marins puissent être tentés de se soustraire à leurs obligations légales, pour aller gagner de gros salaires sur les corsaires, où la discipline est d'ailleurs plus relâchée. On a dû couper

le mal dans sa racine, en déclarant que les parts de prises ainsi gagnées frauduleusement, et *sous un faux nom*, seraient confisquées en totalité au profit de la caisse des invalides.

DÉPÊCHE DU MINISTRE DE LA MARINE. — 25 *octobre* 1830.

Les parts de prises d'un marin qui s'embarque sous un faux nom sur un corsaire sont acquises à la caisse des invalides de la marine.

Le ministre de la marine à M. le baron BIGNON, membre du Conseil des ministres.

Monsieur le baron et honorable collègue, j'ai pris connaissance des pièces jointes à la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, le 6 de ce mois, dans l'intérêt de la famille d'un sieur Louis Thomas, qui s'est embarqué, en 1808, *sous le faux nom de Pierre Dubois*, à bord du corsaire *le Rôdeur*, armé à Calais.

Examen fait de la législation du département de la marine, j'ai reconnu que les parts de prises dudit sieur Thomas avaient été dûment versées *à titre définitif* dans la caisse des invalides de la marine, et que sa famille ne pouvait pas plus que lui être affranchie des dispositions de l'art. 13, dernier paragraphe, de l'acte du gouvernement du 2 prairial an XI, et de l'art. 61 du règlement royal du 17 juillet 1816.

Art. 61 du règlement du roi du 17 juillet 1816. « Sont également « versées à la caisse des invalides toutes les amendes prononcées par les « tribunaux pour les diverses contraventions aux règlements maritimes, « ainsi que *le produit des salaires et parts de prises* revenant aux ma- « rins des corsaires, embarqués sous *un faux nom ou une fausse indi- « cation de domicile.* » (Ce règlement du 17 juillet 1816 est au *Bulletin des lois* de 1829, n° 328 *bis*).

En faisant tourner au profit des marins invalides et de leurs veuves les parts de prises des réfractaires ou déserteurs qui, en temps de guerre, ne sont que trop portés à passer sur les corsaires, où ils s'embarquent le plus souvent à l'aide de fausses déclarations, le législateur a voulu obtenir ce double résultat de prévenir, ou, à défaut, de réprimer la désertion, et de donner au produit pécuniaire de la répression une destination toute maritime.

Je ne puis donc, mon cher collègue, seconder l'intérêt dont vous honorez la famille Thomas, et je vous en exprime tous mes regrets.

Agréez, etc.

Signé, Comte SÉBASTIANI.

Cette dépêche prouve, entre autres du même genre, que le département de la marine n'a pas adhéré à la doctrine du Conseil d'État, affaire Hamme.

Ordonnance du 31 *octobre* 1784. — TIT. XVIII, ART. 18. Les capitaines des navire armés pour la course,

le commerce ou la pêche, dénonceront, dans le délai de trois jours, au commissaire des classes (aujourd'hui le commissaire de l'inscription maritime remplace le commissaire des classes et les officiers de l'amirauté), les déserteurs de leurs équipages, et les déclareront pareillement et dans le même délai aux officiers des amirautés, ou dans les ports étrangers aux consuls ou vice-consuls de la nation, en énonçant les circonstances et les preuves de la désertion, lesquelles déclarations seront certifiées par le témoignage de trois des principales personnes de l'équipage, et reçues sans frais.

Même ordonnance. — Art. 19. Les capitaines qui n'auraient pas fait les déclarations prscrites par l'article précédent, et dénoncé les déserteurs, ne pourront former contre eux aucunes demandes, ni leur refuser leurs salaires ou parts, sous prétexte de désertion, et seront néanmoins condamnés à verser à la caisse des invalides, en leur propre et privé nom, les sommes qui se trouvaient dues auxdits déserteurs lorsqu'ils ont abandonné le navire, sans pouvoir les répéter contre eux.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 12. Lorsque les équipages des corsaires seront de quinze hommes et au-dessus, les mousses compris, il sera embarqué un chirurgien.

Les coffres à médicaments seront composés, comme ceux des bâtiments de la République, en raison du nombre d'hommes de l'équipage.

Même arrêté. — Art. 25. Tant qu'un bâtiment continuera d'être employé à la course, il est défendu de lui donner un autre nom que celui sous lequel il aura été armé la première fois; et si un même corsaire était réarmé plusieurs fois, chaque nouvel armement pour lequel il aurait été délivré une lettre de marque devra être indiqué numériquement sur la lettre de marque et sur le rôle d'équipage.

CHAPITRE III.

DES SOCIÉTÉS POUR LA COURSE.

Arrêté du 2 prairial. — ART. 1er. Caractère des sociétés pour la course.
ART. 2. Obligation des associés pour la construction et la mise hors.
ART. 3. Mentions que doivent contenir les actions.
ART. 4 et 5. Dépôt du compte de la construction et de la mise hors au greffe du tribunal du commerce.
ART. 6. Dissolution forcée de la société avant que le navire ait pu partir en course.
ART. 7. Droits de commission des armateurs.
ART. 8. Réarmement.
ART. 122. Des personnes incapables de prendre intérêt dans un armement en course.

Arrêté du 2 prairial. — ART. 1er. Les sociétés pour la course, s'il n'y a pas de conventions contraires, seront réputées en commandite, soit que les intéressés se soient associés par des quotités fixes ou par actions.

L'armement d'un navire destiné à la course maritime exige de nombreux capitaux ; il est rare qu'un armateur puisse, avec ses seules ressources, mettre un corsaire en état de prendre la mer. Le plus souvent les frais de l'armement des navires corsaires sont faits par des sociétés. Dans le chapitre 1er de l'arrêté du 2 prairial, le législateur s'est occupé de l'organisation et de l'administration de ces sociétés.

L'article 1er pose le principe de la liberté des conventions ; il déclare que ses dispositions ne doivent s'appliquer qu'au cas où les associés n'auraient pas réglé leurs positions respectives et leurs rapports par un traité spécial. Il dispose qu'en l'absence de stipulations particulières, les sociétés pour la course seront réputées en commandite.

On sait que, dans les sociétés en commandite, il y a deux sortes d'associés : 1° les associés en nom collectif, qui sont chargés de la gestion, et qui sont tenus indéfiniment des obligations de la société ; 2° les associés commanditaires,

qui ne peuvent faire aucun acte de gestion, et qui ne sont tenus, vis-à-vis de la société et vis-à-vis de ses créanciers, que jusqu'à concurrence de la mise qu'ils se sont obligés de verser dans la caisse sociale. Dans les sociétés formées pour la course, ce sont les armateurs qui sont les gérants, et qui représentent la société dans ses rapports avec les tiers. Quant aux bailleurs de fonds ou actionnaires, ils ont le caractère de commanditaires à l'égard des tiers, ils l'ont aussi dans leurs rapports avec les armateurs, sauf dans deux cas tout particuliers, où la loi les assimile à des associés ordinaires. Nous verrons, en effet, dans les articles suivants, que, pour ce qui concerne l'armement du navire-corsaire, et les frais des relâches, les armateurs peuvent forcer les actionnaires à verser plus que leur mise. Ainsi, l'on peut dire que les sociétés pour la course sont des sociétés en commandite, modifiées sur certains points par l'établissement de règles particulières.

Notre article établit que les bailleurs de fonds peuvent s'associer par des quotités fixes ou par actions. Ainsi, on peut convenir qu'un associé fournira une somme de 20,000 francs, un autre une somme de 40,000 francs. Ce sont là des quotités fixes. Ou bien l'on peut dire que chaque associé contribuera aux frais pour un sixième, ou pour un huitième, ou pour un quinzième. C'est là une association par actions, suivant notre article. Par le mot *actions*, il entend des quotités incertaines, mais proportionnelles; car il oppose les actions aux quotités fixes.

Les règles particulières aux sociétés pour la course sont établies par les articles suivants. Mais, avant de passer à l'examen de ces articles, nous devons faire remarquer ici que, sur tous les points dont l'arrêté de prairial ne s'est pas occupé, il faut appliquer les règles ordinaires des sociétés commerciales. Ainsi, cet arrêté ne parle pas de la publication des contrats passés entre les personnes qui s'associent pour armer un corsaire. De ce silence, il ne faudrait pas inférer que les stipulations de ces contrats ne doivent pas être portées à la connaissance du public; il nous paraît, au con-

traire, évident qu'ils doivent être publiés conformément aux articles 42 et suivants du Code de commerce ; car il est de principe, lorsqu'une loi générale et une loi spéciale se trouvent en présence, que les dispositions de la loi générale auxquelles il n'est pas dérogé conservent toute leur force.

Par application du même principe, il faut décider que les contestations qui s'élèvent entre les membres d'une société pour la course doivent être jugées par des arbitres ; c'est, du reste, ce qui a été décidé par un arrêt que nous rapportons ci-dessous.

L'arrêté de prairial ne contient aucune disposition relative à la forme des actes par lesquels se constituent les sociétés pour la course. Ces actes, comme ceux des sociétés ordinaires, peuvent être soit authentiques, soit sous seing privé.

Notre article ne parle que des sociétés formées pour la course ; il doit cependant s'appliquer aussi aux sociétés qui ont pour objet des armements en guerre et marchandises ; car ils sont assimilés presque en tous points aux armements en course. C'est sur cette assimilation que nous nous fondons pour étendre les dispositions du présent chapitre aux sociétés formées pour armer des navires en guerre et en marchandises. Mais l'objet de toute société doit être expressément déterminé au moment de sa formation ; et il ne doit pas dépendre des gérants de le changer. Ainsi, des armateurs qui auraient formé une société pour la course ne pourraient pas armer les navires en guerre et marchandises ; et, s'ils le faisaient, les associés pourraient refuser de fournir leurs fonds, en soutenant que ce n'est pas là la société dans laquelle ils se sont engagés. Cette question a, du reste, été jugée par un arrêt que nous rapportons ci-après.

COUR DE RENNES. — 23 *août* 1817.

Les contestations qui s'élèvent entre les membres d'une société formée pour la course sont de la compétence des arbitres.

« LA COUR ; — Considérant que, suivant l'art. 14 de la déclaration du

24 juin 1778 pour l'armement en course, les sociétés pour la course, s'il n'y a pas de convention contraire, sont réputées en commandite, soit que les intéressés se soient associés par des quotités fixes ou par actions, et que l'art. 2 de la loi du 15 septembre 1807 n'abroge les anciennes lois touchant les matières commerciales que sur celles où il a été statué par le Code de commerce; que, par l'arrêt du 3 août 1816, la dame Delamarc ayant été reconnue propriétaire de deux actions sur le corsaire *le Patriote*, toutes contestations entre elle et l'armateur de ce corsaire, à raison du produit de ces deux actions, doivent être jugées par des arbitres, conformément à l'art. 51 C. comm., dont les dispositions s'appliquent à toutes les espèces de sociétés, et même à celles en participation.....

« Renvoie les parties, pour l'examen et la liquidation des comptes dont s'agit, devant arbitres dont elles conviendront. »

TRIBUNAL D'APPEL DE BORDEAUX. — 12 *floréal an IX.*

Lorsqu'une société a été formée pour armer un corsaire et que l'armateur arme le navire en guerre et en marchandises, il ne peut obliger les actionnaires à rester en société avec lui, car l'objet de la société n'est plus le même.

LE TRIBUNAL; — Considérant que l'armement en lettre de marque (guerre et marchandises) est d'une autre nature que l'armement en course; que c'est une spéculation absolument différente pour son objet et par les risques auxquels elle expose; — Considérant qu'on ne peut forcer celui qui a contracté une société à en contracter une autre, d'une espèce différente; que, les intimés n'ayant d'action sur le navire *la Résolue* que pour l'armement en course, on n'a pas pu, en changeant la destination du navire, en l'armant en lettre de marque (guerre et marchandises), les obliger à prendre des actions pour cet objet, les forcer à un genre de spéculation dans lequel ils ne voulaient pas s'engager, reçoit les citoyens Villeneuve et Ce opposants, etc.

Arrêté du 2 prairial. — ART. 2. L'armateur pourra, par l'acte de société ou par les actions, fixer le capital de l'entreprise à une somme déterminée, pour régler la répartition des profits ou la contribution aux pertes; et si, d'après les comptes qui seront fournis, la construction et la mise hors ne montent pas à la somme déterminée, le surplus sera employé aux dépenses des relâches, ou, en cas de prise du corsaire, sera rendu aux actionnaires proportionnellement à leurs mises. Si, au contraire, les dépenses de la construction et mise hors excèdent la somme fixée, l'armateur prélèvera ses avances sur le produit des premières prises, et, en cas d'insuffisance, il en sera également remboursé par les actionnaires proportionnellement à leurs mises; ce qui

aura lieu pareillement pour les dépenses des relâches, lorsque le produit des prises ne sera pas suffisant.

Si les dépenses de l'entreprise absorbent tout le capital social, et que le bénéfice des prises ne couvre pas l'excédant des dépenses, l'armateur peut recourir contre les associés. C'est ce qui ne peut jamais arriver dans les sociétés en commandite; si le gérant fait des dépenses trop considérables, comme il est seul responsable, il doit seul supporter l'excédant, et il ne peut exiger un supplément de mise des commanditaires, qui ont déclaré ne vouloir mettre dans la société qu'une somme déterminée. Ici, il n'en est pas de même: l'armateur peut obliger les associés à contribuer à l'excédant des dépenses, et partant à débourser plus que leur mise. Nous avions donc raison de dire que, dans certains cas, les actionnaires étaient, dans leurs rapports avec les armateurs, assimilés à des associés ordinaires.

La raison de cette exception aux règles ordinaires de la commandite, c'est que les sociétés pour la course sont d'une nature toute spéciale. En général, les sociétés commerciales n'ont besoin que de capitaux pour commencer leurs opérations. Les capitaux ne suffisent pas aux sociétés pour la course, il leur faut un navire en état de prendre la mer. Si les actionnaires pouvaient refuser de l'argent aux armateurs quand le navire n'est pas encore construit, ou quand il a fait dans un port étranger des dépenses qu'il doit solder avant de repartir, la société ne pourrait pas remplir le but pour lequel elle a été formée, et elle serait obligée de se mettre en dissolution avant d'avoir fonctionné. Pour assurer l'existence des sociétés pour la course, que l'on cherchait à encourager en l'an XI, le législateur a voulu que les actionnaires fussent tenus, même au delà de leur apport, pour les dépenses nécessaires, à la mise en activité de la société. Mais, pour que les associés ne fussent pas exposés à être entraînés à des dépenses bien plus considérables que celles que l'on pourrait prévoir, on a édicté l'article suivant :

Arrêté du 2 prairial. — Art. 3. Les armateurs se-

ront tenus, dans les actions qu'ils délivreront aux intéressés, de faire une mention sommaire des dimensions du bâtiment qu'ils se proposeront d'armer en course, du nombre et de la force de son équipage et de ses canons ; ainsi que du montant présumé de la construction et mise hors.

Cet article a pour but d'empêcher des difficultés qui pourraient s'élever entre les armateurs et les actionnaires. Les données contenues dans les actions délivrées aux intéressés leur permettent de se rendre un compte approximatif de l'étendue des engagements qu'ils souscrivent. Cet article 3 est le correctif de l'article précédent, qui déclare les commanditaires obligés pour la construction des navires au delà de leur mise.

Au surplus, nous pensons que l'obligation imposée, par l'art. 2 de l'arrêté de prairial, aux actionnaires ou bailleurs de fonds, de contribuer au delà de la mise par eux promise, est une obligation qui n'est pas de l'*essence* de la société pour la course. Il peut donc être convenu, par une stipulation expresse, que l'apport promis par les commanditaires ne sera pas dépassé, et que l'excédant de dépense, s'il en existe, sera supporté par l'armateur seul. Ainsi, l'art. 2 n'est obligatoire qu'à défaut de conventions contraires.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 4. Le compte de la construction et de la mise hors, qui formera toujours le capital de l'entreprise, hors le cas prévu par l'art. 2 ci-dessus, sera clos, arrêté et déposé, avec les pièces justificatives, au greffe du tribunal connaissant des matières de commerce, dans le quinzième jour après celui auquel le corsaire aura fait voile pour commencer la course; sauf à n'employer que par évaluation les articles de dépenses qui, à cette époque, ne pourront pas être liquidés, lesquels seront ensuite alloués, dans le compte de construction et mise hors, pour leur vraie valeur, sur les pièces justificatives qui seront rapportées.

Même arrêté. — Art. 5. Il pourra néanmoins être accordé à l'armateur, sur sa demande, un second délai de six jours, pour déposer le compte mentionné en l'article précédent; mais, passé ce terme, si l'armateur n'y a pas satisfait, il sera privé de tous droits de commission, par le seul fait de n'avoir point déposé son compte. Cette disposition est applicable aux bâtiments armés en guerre et marchandises, comme à ceux armés en course.

Il importe, dans toute société commerciale, que le capital social soit déterminé dès le commencement des opérations. Dans les sociétés en commandite ordinaires, le capital social se détermine par la réunion et par l'addition des sommes que chaque associé s'est engagé à fournir. L'acte de société et l'extrait qui est rendu public mentionnent toutes ces sommes, et font connaître ainsi quel est le capital social. Dans les sociétés pour la course, il n'en est pas ainsi; le montant du capital social ne peut être définitivement connu que lorsque le corsaire est construit, et mis hors. C'est à ce moment qu'il faut le fixer officiellement. Le dépôt du compte de l'armateur au greffe du tribunal de commerce opère cette fixation. L'acte constitutif d'une société pour la course n'indiquant pas le montant du capital social, il eût été dangereux de ne pas le déterminer avant le commencement des opérations de la société. Des difficultés sans nombre auraient pu s'élever entre l'armateur et les associés; c'est pour les éviter que la loi a prescrit le dépôt du compte de la construction et de la mise hors. Ce dépôt doit avoir lieu dans un délai très-rapproché de l'appareillage du corsaire, c'est-à-dire vers le moment où la société commence à fonctionner. La loi a pensé que le délai de quinzaine suffisait à l'armateur pour établir son compte. Cependant il peut arriver dans quelques cas particuliers que ce délai soit trop court. L'article 5 a prévu cette hypothèse, et il a établi que l'armateur qui n'aurait pas pu déposer son compte dans le délai de quinze jours serait admis à demander une prolongation de

délai. Cette demande, ce nous semble, doit être formée par une requête adressée au tribunal de commerce. Sur le vu de la requête, le tribunal peut accorder à l'armateur une prolongation de délai, qui est fixée par la loi à dix jours. Passé ce délai, l'armateur est en faute, si le dépôt de son compte n'est pas effectué, et notre article lui applique une peine en le privant de ses droits de commission. Suivant les cas, le président du tribunal de commerce pourrait ordonner la communication de cette requête aux commanditaires qui pourraient avoir intérêt à contester la demande de l'armateur.

A la fin de l'article 5, il est dit que cette disposition est applicable aux armements en guerre et en marchandises. Il ne faut pas donner à ces mots une signification restrictive qui fausserait la loi, et les appliquer seulement à la peine prononcée ou à la prolongation du délai : le législateur veut dire que lorsqu'une société est formée pour armer un navire en guerre, l'armateur est astreint à se conformer à toutes les obligations inscrites dans les articles 4 et 5, notamment au dépôt du compte de la construction et de la mise hors. Nous avons dit, sur l'article 1er, qu'à raison de l'extrême analogie qui existait entre l'armement en course et l'armement en guerre et en marchandises, il fallait décider que les règles établies pour les sociétés formées pour le premier de ces armements étaient applicables aussi à celles qui se formaient pour le second. Il ne faudrait pas, des derniers mots de l'article 5, conclure que les articles 4 et 5 sont seuls applicables aux armements en guerre et en marchandises, et que les autres articles du chapitre Ier ne doivent pas leur être étendus. Le dépôt du compte de construction et de mise hors est une mesure toute exceptionnelle, qui n'est pas prescrite pour les armements dont le seul but est le commerce. On aurait pu penser que les dispositions de la loi sur ce point devaient être restreintes aux armements en guerre et marchandises, dont le but principal est le commerce. Pour lever toute incertitude à cet égard, le législateur a jugé à propos de mettre, à la fin de l'arti-

cle 5, la mention qui nous occupe. Dans tous les autres cas, il ne pouvait y avoir une incertitude de ce genre; c'est pour cela que le législateur n'a pas jugé à propos de dire que les dispositions relatives aux sociétés formées pour armer en course devaient s'appliquer aussi aux sociétés dont le but est un armement en guerre et en marchandises.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 6. Lorsque la construction d'un corsaire et sa mise hors ne pourront être achevées, soit par la conclusion de la paix, ou par quelque autre événement, la perte sera supportée proportionnellement par les intéressés et par les actionnaires; et s'il n'y a pas eu de fixation pour le capital de l'entreprise, il sera évalué, par arbitres, à la somme que ladite entreprise aurait dû coûter, si elle avait été achevée.

Beaucoup d'événements peuvent arrêter la construction d'un navire destiné à la course; il y a d'abord les faits de prince, tels que la conclusion de la paix. Sans vouloir les énumérer tous, nous mentionnerons le cas où un souverain qui, dans le courant d'une guerre, aurait autorisé la course, changerait de conduite, et avertirait ses sujets qu'à l'avenir il ne délivrera plus de lettres de marque.

Des faits d'un caractère purement civil peuvent aussi entraver la construction et la mise hors d'un corsaire. L'article 1865 du Code Napoléon énumère les différentes manières dont finissent les sociétés. Examinons les divers cas prévus par cet article, et voyons ceux qui peuvent amener la dissolution d'une société formée pour la course,

La société, dit l'art. 1865, finit :

1° Par l'expiration du temps pour lequel elle a été formée. — Notre article 6 ne s'occupe que de l'hypothèse où la société se dissout avant que le corsaire ne soit construit. Or, on fixe la durée des sociétés pour la course, à partir non pas du jour où la société est formée, mais à partir du jour où le corsaire est en état de prendre la mer, ou, pour parler plus rigoureusement, à partir du jour où le gouverne-

ment a délivré la lettre de marque, et comme toute lettre de marque a une durée limitée, on stipule ordinairement que la société aura la durée de la lettre de marque. Mais, dans notre article, il s'agit d'un fait antérieur à la délivrance de la lettre de marque, et partant au commencement du temps fixé pour la durée de la société; il faut donc dire que l'expiration du temps pour lequel la société était formée n'est pas un des événements prévus, par l'art. 6, comme devant amener une liquidation.

2° Par l'extinction de la chose ou la consommation de la négociation.—Si le navire en construction vient à être détruit sur le chantier par une cause ou par une autre, il y a extinction de la chose sociale; c'est le cas de liquider la société, conformément aux règles posées par notre art. 6. Quant à la consommation de la négociation, ce ne peut être une cause de liquidation, puisque, la société étant formée pour la course, la négociation n'a pas pu être commencée avant la mise hors du corsaire.

3° Par la mort naturelle de quelqu'un des associés.—En règle générale, la mort d'un des associés dissout la société; parce que les associés survivants, qui avaient consenti à se mettre en société avec le défunt, à raison de ses qualités personnelles, n'ont pas entendu avoir pour contrôleurs de leurs actes ses héritiers, qu'ils ne connaissent pas. A cette règle générale, il y a une exception pour les sociétés par actions. Dans ces sociétés, les actions sont transmissibles; chaque actionnaire peut se substituer qui lui plaît. Peu importe que l'associé primitif soit représenté par des cessionnaires ou par ses héritiers, que les actions soient transmises entre-vifs ou par succession. Aussi, les sociétés par actions ne sont pas dissoutes par la mort d'un des actionnaires.

Mais que décider pour les sociétés en commandite? Il est généralement admis que la mort d'un commanditaire entraîne dissolution de la société (voyez Pardessus, *Droit commercial*, t. IV, n° 1057), à moins de conventions contraires. Lorsque les associés veulent se soustraire à cet effet de l'art. 1685, ils doivent inscrire dans l'acte de société

une clause spéciale, stipulant qu'en cas de décès d'un des associés, la société continuera avec ses héritiers ou seulement entre les survivants (art. 1868). Si un des commanditaires d'une société pour la course venait, en l'absence d'une stipulation de ce genre, à mourir avant l'achèvement du corsaire, la société devrait être liquidée, conformément aux dispositions de l'art. 6.

Si la commandite était divisée par actions, et qu'un des actionnaires décédât, la société ne devrait pas être mise en liquidation, car il résulterait de cette division en actions que la société n'a pas été formée en considération des qualités personnelles de tels et tels individus, mais en considération seulement des sommes à verser, et il faudrait appliquer les principes que nous avons rappelés il n'y a qu'un instant.

4° Par la mort civile, l'interdiction ou la déconfiture de l'un des associés.—Il ne peut plus maintenant être question de la mort civile, que vient d'abolir une loi du 31 mai 1854.

Quant à l'interdiction ou à la déconfiture, nous n'avons pas autre chose à dire que ce que nous avons dit à propos de la mort naturelle: elles entraînent la dissolution des sociétés en commandite ordinaires, elles n'entraînent pas celles dans lesquelles la commandite a été divisée par actions.

5° Par la volonté qu'un seul ou plusieurs associés expriment de n'être plus en société. — Le mode de dissolution prévu par ce paragraphe ne peut s'appliquer aux sociétés pour la course; car il est reconnu par les auteurs (voyez Pardessus, *loc. cit.*, n° 1063) qu'il n'a trait qu'aux sociétés qui n'ont pas une durée limitée ou un objet déterminé. Or, les sociétés pour la course ont une durée limitée, qui est celle de la lettre de marque, et un objet déterminé, qui est la prise des navires ennemis. Et quand même un des associés aurait le droit, par sa seule volonté, de dissoudre les sociétés qui ont une durée limitée et un objet déterminé, il faudrait appliquer ici les principes généraux, et décider que la demande en dissolution devrait être faite de bonne foi et non à contre-temps. Ne serait-ce pas la faire à contre-

temps, que de la produire pendant la construction du corsaire? Oui, cela n'est pas douteux.

Ainsi, que l'on reconnaisse ou que l'on dénie en principe à un membre d'une société formée pour la course le droit de la dissoudre par la simple manifestation de sa volonté, on arrive toujours à la même solution, et on est forcé d'admettre que, en fait, cela n'est pas possible; car toute demande de dissolution pouvant compromettre le but de l'entreprise serait faite à contre-temps. La volonté de l'un ou de plusieurs des associés ne peut donc amener la fin de la société.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 7. Le droit de commission ordinaire sera de deux pour cent sur le montant des dépenses de la construction, armement, relâche et désarmement; il sera, en outre, alloué aux armateurs une semblable commission de deux pour cent sur les prises rentrées dans le port d'armement, dont ils auront eu l'administration particulière; et à l'égard des prises qui auront été conduites dans d'autres ports, et qui auront été administrées par leurs commissionnaires, il sera alloué à ces commissionnaires deux pour cent, à l'armateur un pour cent, et au même un demi pour cent pour négociation des traites qui lui auront été remises pour la valeur des prises vendues dans un port autre que celui de l'armement.

D'après le droit commun en matière de société, lorsque les associés gérants n'ont pas stipulé en leur faveur des avantages particuliers, ils ne prennent dans les bénéfices qu'une part proportionnelle à leur apport : la loi ne les a pas distingués des autres associés; tous sont sur le même pied. Dans les sociétés pour la course, il n'en est pas de même, la loi a pris soin d'établir qu'en l'absence de stipulation dans le pacte social, les armateurs pourraient prélever un droit de commission sur les bénéfices sociaux, et elle en a fixé le taux.

La loi a pensé que les armateurs devaient, outre leur part d'associés, recevoir, comme rémunération de leurs soins et

peines, un droit de commission sur les bénéfices de la société.

Cet art. 7 ne statue que pour le cas où le droit de commission des armateurs n'aurait pas été fixé dans l'acte de société; car les mots : *s'il n'y a pas de conventions contraires*, contenus dans l'art. 1er, s'appliquent à tous les articles du chapitre; et ce qui prouve qu'ils s'appliquent à notre art. 7, c'est la manière même dont il commence. Il dit : *Le droit de commission* ORDINAIRE. Les parties peuvent donc stipuler d'autres droits de commission qui ne seront pas le droit *ordinaire* : la loi leur laisse, à cet égard, la plus grande liberté; mais, en l'absence de conventions, elle a déterminé le droit des armateurs par les dispositions de l'art. 7.

Dans le cas où les prises sont conduites dans des ports autres que celui d'armement, les droits que l'on prélève sur les bénéfices de la société sont plus considérables; au lieu d'être de 2 pour 100, ils sont de 3 et demi, distribués entre l'armateur et ses commissionnaires.

Le demi pour cent alloué à l'armateur pour négociation des traites est, comme les autres droits de commission mentionnés dans cet art. 7, une rémunération de ses soins et peines. Ce n'est pas un prélèvement qui lui est accordé en raison de ce qu'il serait responsable du payement des traites, car, si elles sont impayées, tous les associés supportent les pertes, et l'armateur ne les supporte qu'au prorata de son intérêt dans la société. Il n'est que gérant, et, dans les associations en commandite, les gérants ne sont pas responsables des traites qui leur sont adressées, mais ils sont seulement chargés de les négocier, aux risques et périls de la société. C'est donc comme rémunération des soins et peines qu'entraîne cette négociation, que la loi alloue à l'armateur un droit de commission de demi pour cent.

Arrêté du 2 prairial. — ART. 8. Lorsque la course aura produit des sommes suffisantes pour réarmer, la société sera continuée de droit, s'il n'y a pas de convention contraire; et il sera loisible à l'armateur de s'occuper sur-le-champ d'un réarmement pour le

compte des mêmes intéressés, qui ne pourront, dans ce cas, être remboursés du principal de leur mise, ni en demander le remboursement que de gré à gré.

Les armateurs sont dispensés de faire la vente du corps du bâtiment corsaire, pour la fixation des dépenses relatives à la liquidation des droits des invalides de la marine ; mais si l'armateur juge à propos de requérir ladite vente, il sera tenu de se conformer aux formes prescrites pour la vente des vaisseaux, et d'en faire afficher le prospectus imprimé à la Bourse de Paris et dans les principales villes maritimes où il y a des bourses de commerce ; et dans le cas où il resterait adjudicataire du bâtiment corsaire, à l'effet de réarmer en course, les actionnaires seront libres d'y conserver leur intérêt, en le déclarant néanmoins dans un mois du jour de l'adjudication.

Sous l'art. 6, nous avons parlé des causes de dissolution des sociétés; nous avons vu que, parmi ces causes, se trouvait l'expiration du temps pour lequel la société avait été formée, et nous avons remarqué, à ce propos, que la durée des sociétés pour la course était égale à celle de la lettre de marque donnée au bâtiment corsaire. L'art. 8 de l'arrêté de prairial an XI déroge sur ce point à l'art. 1865 du Code Napoléon. Si la société a produit des bénéfices, l'armateur peut, s'il lui plaît, forcer ses coassociés à prendre part à un réarmement, et ils ne peuvent aucunement s'y refuser, car l'art. 8 dit qu'ils no pourront demander et obtenir le remboursement de leur mise que de gré à gré. En l'an XI, on était très-préoccupé des moyens de favoriser et d'augmenter les armements en course. Lorsque la course est productive, les armateurs sont assez disposés à un réarmement; on n'a pas voulu que leurs bonnes intentions à cet égard fussent paralysées par leurs coassociés. Voilà le motif de l'article.

Dans la première partie de notre article, les actionnaires sont sacrifiés à l'armateur, qui peut leur imposer sa volonté; dans la seconde, c'est le contraire. Si l'armateur met le

corsaire en vente, et s'il le rachète pour le réarmer en course, les actionnaires peuvent s'imposer à l'armateur, et s'intéresser, sans son consentement, dans la nouvelle entreprise. Comme on laissait l'armateur libre de vendre ou de ne pas vendre le navire, il fallait donner une garantie aux actionnaires, surtout lorsqu'il se rend adjudicataire. Il eût été possible que l'armateur vendît le navire dans un mauvais moment, pour l'acheter à bas prix. La loi a voulu que tous les associés, à qui la mise en vente faite par l'armateur pouvait préjudicier, pussent aussi bénéficier de l'acquisition avantageuse faite par l'armateur.

La vente du bâtiment corsaire doit se faire conformément aux règles sur la vente des navires, c'est-à-dire, aujourd'hui, conformément aux art. 202 et suiv. du Code de commerce. Notre article prescrit de plus l'affichage du prospectus à Paris et dans les principales villes maritimes; ce qui doit encore être exécuté, quoique le Code de commerce n'en parle pas. Ce Code ne s'occupe pas de la vente des corsaires; et du moment que, dans une matière spéciale, la loi spéciale contient des dispositions qui ne sont pas dans la loi générale, c'est la loi spéciale que, malgré son antériorité, il faut appliquer. *Specialia generalibus derogant, non generalia specialibus.*

Même arrêté. — Art. 122. Il est défendu, sous peine de destitution et de plus grande peine, s'il y échet, à tous officiers, administrateurs, agents diplomatiques et commerciaux, et autres fonctionnaires appelés à surveiller l'exécution des lois sur la course et les prises, ou à concourir au jugement de la validité des prises faites par les croiseurs français, d'avoir des intérêts directs ou indirects dans les armements en course, ou en guerre et marchandises. Il leur est également défendu de se rendre directement ou indirectement adjudicataires de marchandises provenant des prises, et mises par eux en vente.

Pourquoi cet article? Le préambule de l'ordonnance du

5 mai 1693, auquel cet article est emprunté, nous l'apprend. « S. M. étant informée que quelques-uns des commissaires de la marine, ayant pris intérêt dans les bâtiments armés en course par ses sujets, ont donné, dans la distribution des matelots et les expéditions nécessaires pour leur départ, des préférences aux corsaires avec lesquels ils étaient intéressés, qui ont empêché les autres d'armer, etc. . . . . »

CONSEIL DES PRISES. — 27 *fructidor an VIII.*

Les officiers publics chargés de l'instruction des prises ne doivent pas avoir d'intérêts dans les armements en course.

LA PANDORA *contre* LE REQUIN.

(Voyez cette décision plus haut, titre III, ch. Ier.)

TITRE V.

Devoirs des croiseurs.

CHAPITRE I.

PAVILLON. — SEMONCE. — VISITE.

Arrêté du 2 prairial, art. 33 et 34. — *Loi du 10 avril 1825*, art. 3 et 6. — Obligation pour les croiseurs de combattre sous pavillon national.
Formalités de la semonce.
Formalités de la visite.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 33. Les capitaines de bâtiments armés en course seront tenus d'arborer pavillon français avant de tirer à boulet sur le bâtiment chassé, sous peine d'être privés, eux et les armateurs, de tout le produit de la prise, qui sera confisquée au profit de la République, si le bâtiment capturé est ennemi ; et si le bâtiment est jugé neutre, les capitaines et armateurs seront condamnés aux dépens, dommages et intérêts envers les propriétaires.

Mais les équipages ne seront pas privés de la part qu'ils auraient à la prise suivant leurs conventions avec les armateurs, et ils seront traités de même que si la prise était adjugée auxdits armateurs.

Même arrêté. — Art. 34. Tout capitaine convaincu d'avoir fait la course sous plusieurs pavillons sera, ainsi que ses fauteurs et complices, poursuivi et jugé comme pirate.

Loi du 10 avril 1825. — Art. 3. Seront poursuivis et jugés comme pirates..... 3° Le capitaine et les officiers de tout navire ou bâtiment de mer quelconque qui aurait commis des actes d'hostilités sous un pavillon autre que celui de l'Etat dont il aurait commission.

Art. 6. ..... Le crime spécifié dans le § 3 du même article (3) sera puni des travaux forcés à perpétuité [1].

Une règle du droit des gens est que, sur mer, un navire ne doit pas attaquer un autre navire avant d'avoir fait connaître sa nationalité, et d'avoir mis en demeure le navire qu'il rencontre de déclarer la sienne. Les lois intérieures des diverses nations maritimes ont consacré cette règle : elles se sont surtout occupées d'empêcher les corsaires de combattre sous de faux pavillons.

Valin, dans son *Traité des prises*, ch. II, sect. I, n° 9 et suivants, explique très-bien les précédents de l'ancienne législation, relativement au coup de semonce et à l'obligation de combattre sous pavillon national.

[La règle, en France, est de ne tirer le coup de semonce ou d'assurance que sous le pavillon du roi, et cela regarde les vaisseaux ennemis aussi bien que ceux des neutres, amis ou alliés.

Cette règle vient de ce que, par nos anciennes ordonnances, tout navire français était obligé de porter les bannières, étendards et enseignes de l'amiral; c'est-à-dire le pavillon français. Ordonnances de 1517, art. 19; de 1543, art. 15; de 1584, art. 28. De manière qu'il était défendu d'en arborer d'autres pour faire la guerre, comme le porte l'article 4 de la déclaration du 1er février 1650, confirmé par l'arrêt du Conseil du 13 ou 17 août 1662.

La bonne foi, qui est du droit des gens, exigerait que par réciprocité les autres nations en usassent de même par rapport au pavillon de leur souverain.

Mais il y avait déjà longtemps que les ennemis s'étaient écartés de cette règle, dictée par la probité, et notre franchise subsistait encore; jusque-là que Louis XIV, par son ordonnance du 23 février 1674, voulut qu'en cas de prise d'un vaisseau allié ou neutre, sans raison apparente et légitime, les armateurs qui se trouveraient saisis de plusieurs

[1] Pour ce qui concerne spécialement le commentaire de ces articles sur la piraterie, voy. *suprà*, p. 37 et suiv.

pavillons fussent poursuivis comme voleurs publics et forbans, et que leur procès leur fût fait suivant la rigueur des ordonnances, comme présumés s'être servis d'un pavillon étranger pour tromper le vaisseau pris et l'engager au combat.

On ne voit point précisément quand cette loi et cet ancien usage, qui donnaient aux ennemis un si grand avantage sur nous, ont cessé d'être en vigueur; mais on peut dire du moins que l'article 5 de notre ordonnance de la marine les supposait abrogés, puisqu'il ne parle que du combat sous pavillon étranger [1].

Aussi, depuis notre ordonnance, a-t-il toujours été permis aux armateurs en course d'avoir à bord tels pavillons qu'ils jugent à propos, et de s'en servir au besoin, soit pour reconnaître, par là, plus aisément les vaisseaux qu'ils rencontrent, soit pour éviter la poursuite de ceux qu'ils jugent plus forts qu'eux.

Ce qui leur est défendu seulement, c'est de tirer le coup d'assurance ou de semonce sous pavillon étranger, parce que c'est réellement le signal du combat, sur peine d'être privés du produit de la prise, qui sera confisquée au profit du roi, si le vaisseau est reconnu ennemi, et, en cas que le vaisseau pris soit reconnu neutre, à peine de tous dépens, dommages-intérêts, tant contre le capitaine que contre l'armateur. C'est la disposition de l'ordonnance du 17 mars 1696; de manière qu'il ne serait plus temps d'arborer le pavillon français, après avoir tiré le coup d'assurance sous pavillon étranger. C'est aussi l'avis de M. le chevalier d'Abreu. Part. II., ch. VIII, p. 86 et suiv.

Cependant, comme la contravention dans ce genre est plutôt imputée aux capitaines qu'aux officiers et autres gens de l'équipage, il est intervenu une autre ordonnance, le 18 juin 1704, en interprétation de celle ci-dessus, du 17 mars 1696, portant que *les équipages des vaisseaux corsaires qui*

[1] Art. 5 de l'ordonnance de 1681. Tout vaisseau *combattant* sous un autre pavillon que celui de l'Etat dont il a commission...., sera de bonne prise; et s'il est armé en guerre, les capitaine et officiers seront punis comme pirates.

auront fait quelque prise, après avoir tiré le coup d'assurance et de semonce sous autre pavillon que celui de France, ne seront point privés de leurs parts dans la prise ; de manière que la confiscation ne tombe que sur l'armateur et le capitaine. Cette seconde ordonnance, du 18 juin 1704, a été confirmée par l'arrêt du Conseil du 23 janvier 1706.

Il faut donc tenir, en conséquence, que la prise même d'un navire ennemi est illicite, si le coup de semonce ou d'assurance a été tiré sous pavillon étranger, et que la prise, en ce cas, doit être confisquée au profit de M. l'amiral.

Et qu'on ne prétende point se prévaloir de ce que, à l'imitation des Anglais. . . . . nos armateurs, même les officiers des vaisseaux du roi, se sont mis dans l'usage, et dans la précédente guerre (celle de la succession d'Autriche) et dans celle-ci (celle de Sept-Ans), de tirer le coup de semonce sous un autre pavillon que celui du roi, alléguant qu'il faut en user avec l'ennemi de la même manière qu'il en use avec nous, et qu'il suffit de ne pas *combattre* sous pavillon étranger. En effet, si l'usage, et surtout un usage qui intéresse l'honneur et la probité, pouvait l'emporter sur la loi, il n'y aurait rien à dire ; mais ici on ne voit qu'un trait de lâcheté et de perfidie, que l'exemple des ennemis ne saurait justifier.]

Si l'on compare ce que disait Valin avec l'article 33 de l'arrêté du 2 prairial an XI, on trouve une différence très-remarquable entre le droit ancien et le droit établi par cet arrêté. En effet, l'ordonnance de 1696 défendait de tirer le coup de semonce sous pavillon autre que celui de France, tandis que notre article 33 défend seulement de tirer à boulet sous pavillon autre que le pavillon national. (C'est par erreur que M. Massé dit qu'aujourd'hui les corsaires doivent tirer le coup de semonce sous pavillon français. *Droit commercial*, t. Ier, n° 307. M. Hautefeuille, t. IV, p. 8, a l'air de partager la même opinion.) La loi du 10 avril 1825 ne punit que celui qui *commet des actes d'hostilité* sous pavillon

étranger. Ainsi, cette loi est restée conforme à l'arrêté de prairial, qui défend de *tirer à boulet*, c'est-à-dire de *combattre*, sous pavillon étranger (voy. *suprà*, p. 38).

On sait que l'arrêté de prairial a été promulgué quelques jours après la rupture de la paix d'Amiens. L'ennemi que l'on avait alors à combattre, c'était l'Angleterre. Or, nous venons de voir que les Anglais avaient pris l'habitude de tirer le coup de semonce sous pavillon étranger; ils n'arboraient pavillon britannique qu'en commençant le combat. Ne voulant pas imposer aux corsaires français des obligations plus rigoureuses que celles des corsaires anglais, le gouvernement français ne leur prescrivit d'arborer leur pavillon qu'en tirant à boulet sur le bâtiment chassé. Aujourd'hui que les circonstances sont loin d'être les mêmes qu'en l'an XI, il nous semble qu'il y aurait lieu de réformer l'article 33 de l'arrêté de prairial, pour revenir à l'ordonnance de 1696. Car il faut reconnaître la vérité de ce que disait Louis XIV, dans le préambule de cette ordonnance : *C'est un procédé contraire à la foi publique et à l'honneur du pavillon français* que de tirer le coup de semonce sous pavillon étranger.

Quant au fait de combattre, c'est-à-dire de tirer à boulet sous pavillon étranger, c'est une violation du droit des gens qui fait considérer et traiter comme pirates ceux qui s'en rendent coupables. La loi de 1825, sur la piraterie, en a des dispositions formelles dans les articles 3 et 6. Cette loi ne parle que des corsaires; en effet, ce sont eux qui sont le plus enclins à déguiser leur nationalité pour tromper les navires qu'ils rencontrent. Quant aux navires de guerre, on n'a pas pris, en ce qui les concerne, de pareilles précautions, parce qu'on a pensé que des officiers d'une marine militaire ne cacheraient pas leur nationalité, soit pour surprendre des navires de commerce qui sont incapables de leur résister, soit pour fuir le combat.

Notre article 33 n'établit qu'une seule obligation, celle pour les corsaires de combattre sous leurs couleurs nationales. Mais comme nous nous occupons, dans ce chapitre,

Digitized by Google

des devoirs des capteurs, c'est le lieu d'examiner comment doit procéder un croiseur, soit corsaire, soit bâtiment de guerre, qui rencontre, en temps de guerre, un navire en mer.

Le droit des gens a admis que les croiseurs belligérants pouvaient exercer un droit de visite sur tous les navires, excepté sur les navires appartenant aux marines militaires des différents Etats. Les belligérants cherchent à capturer les navires de leur ennemi, ils cherchent aussi à empêcher qu'on ne lui porte des marchandises de contrebande de guerre. S'ils ne pouvaient pas visiter les navires neutres, les bâtiments de commerce ennemis arboreraient pavillon neutre, et au moyen de ce déguisement le commerce de l'ennemi se ferait avec autant de facilité qu'en pleine paix. Et puis, les neutres pourraient transporter impunément chez l'ennemi toutes sortes de munitions de guerre. Aussi reconnaît-on généralement aux croiseurs belligérants le droit de visiter tous les navires qu'ils rencontrent.

Comment ce droit doit-il s'exercer?

D'après le droit des gens, le croiseur doit commencer par faire connaître au navire qu'il rencontre quelle est sa nationalité? A cet effet, il doit tirer un coup de canon à boulet perdu ou à poudre et en même temps arborer son pavillon. Ce coup de canon se nomme coup de semonce ou d'assurance, parce que c'est un signal par lequel le croiseur semond l'autre navire de s'arrêter, et parce qu'en même temps il assure ses couleurs.

Une fois le coup de semonce tiré, le croiseur doit mettre en panne, en ayant soin de se tenir *hors de la portée du canon*, comme disent certains traités, ou *à la portée du canon*, comme disent certains autres. C'est toujours le même sens ; cela veut dire : *pas plus près que la portée du canon*, selon les expressions du traité des Pyrénées :

« Art. 17. Que s'ils (les navires français) étaient entrés dans les rades ou étaient rencontrés en pleine mer par quelques navires dudit seigneur roi catholique, ou d'armateurs particuliers, ses sujets, lesdits navires d'Espagne, pour

éviter tout désordre, *n'approcheront pas de plus près* les Français *que de la portée du canon*, et pourront envoyer leur petite barque ou chaloupe au bord des navires ou barques françaises, et faire entrer dedans deux ou trois hommes seulement à qui seront montrés les passe-ports par le maître ou patron.» Quelques traités ont cependant dérogé à cette règle générale. Nous citerons un traité conclu entre la France et la Russie, dont les dispositions sont importantes au point de vue de l'histoire; c'est le traité du 11 janvier 1787. Son article 31 établit que le croiseur n'est obligé de s'arrêter qu'à une demi-portée de canon du navire semoncé. Pourquoi cette exception au droit commun? Plusieurs auteurs, qui l'ont signalée avant nous, n'ont pas pu en pénétrer le motif (Martens, *Des armateurs*, § 20, note *a;* Massé, *Droit commercial*, t. I, n° 307; Hautefeuille, *Nations neutres*, t. IV, p. 11). Nous n'avons pas la prétention de découvrir ce motif, qui est demeuré incompréhensible pour eux. Nous nous bornerons à constater que la disposition exceptionnelle de ce traité, conclu pour le cas où l'une des puissances contractantes serait neutre, et l'autre belligérante, n'est pas applicable aujourd'hui où la France et la Russie se font la guerre.

Après le coup de semonce, le croiseur s'arrête en mettant en panne. Le navire semoncé a alors deux partis à prendre : ou fuir, ce qui l'expose, comme nous le verrons plus loin, à être déclaré de bonne prise; ou se laisser visiter. S'il opte pour ce dernier parti, il doit arborer ses couleurs et s'arrêter, soit en amenant ses voiles, soit en mettant en panne.

Le croiseur met alors une chaloupe à la mer, avec pavillon blanc; cette chaloupe accoste le navire semoncé, et un officier, accompagné d'un ou de deux hommes, monte à bord pour procéder à la visite. On s'est demandé si le croiseur pourrait obliger le capitaine du navire arrêté de venir ou d'envoyer un de ses officiers à son bord pour justifier de sa nationalité, de la nature de son chargement et de sa destination. Si tel était le mode usité, les belligérants pourraient être on ne peut plus facilement trompés. On

pourrait leur apporter des papiers de bord simulés et leur cacher la nature du chargement. L'intérêt des belligérants est donc de procéder eux-mêmes à la visite et d'examiner par leurs propres yeux le navire semoncé. Si cependant un Etat belligérant, peu soucieux de ses intérêts, élevait la prétention d'obliger les navires arrêtés d'envoyer un officier à bord de ses croiseurs, que faudrait-il décider? Nous n'hésitons pas à penser qu'une pareille conduite serait en tous points contraire au droit des gens, parce que, comme le fait remarquer Hubner (*De la saisie des bâtiments neutres*, t. Ier, part. 2, ch. III, § 14), le navire semoncé serait alors à la merci du croiseur, qui pourrait retenir ses papiers de bord et l'exposer ainsi à être capturé par quiconque le rencontrerait. Et puis, le navire qui a fait la semonce peut n'être qu'un pirate. Pour prévenir ces dangers, il y a des traités qui ont stipulé formellement que ce serait le croiseur qui devrait envoyer un officier à bord du navire semoncé. L'article 18 du traité de vendémiaire an IX, entre la France et les Etats-Unis d'Amérique, dit : « Il est expressément convenu que le neutre ne pourra être contraint d'aller à bord du vaisseau visitant pour y faire l'exhibition demandée des papiers ou pour toute autre information quelconque. » Nos lois intérieures n'ont pas de dispositions sur ce point; il n'en faut pas moins décider que les croiseurs français sont obligés d'envoyer à bord des navires qu'ils ont semoncés.

Nous venons de dire que les croiseurs envoyaient une chaloupe, et qu'un officier, accompagné d'un ou deux hommes, montait seul à bord du navire arrêté. Les traités limitent à trois le nombre des hommes qui peuvent opérer la visite (Pyrénées, art. 17; Utrecht, art. 24. « Que si les vaisseaux desdits sujets ou habitants de leurs sérénissimes Majestés, de part et d'autre, étaient rencontrés faisant route sur les côtes ou en pleine mer par quelque vaisseau de guerre de leurs sérénissimes Majestés ou par quelques vaisseaux armés par des particuliers, lesdits vaisseaux de guerre ou armateurs particuliers, pour éviter tout désordre, demeureront hors de la portée du canon et pourront envoyer leurs

chaloupes à bord du vaisseau marchand qu'ils auront rencontré et y entrer seulement au nombre de deux ou trois hommes, à qui seront montrées, par le maître ou capitaine de ce vaisseau ou bâtiment, les lettres de mer. » France et Russie, 11 janvier 1787, art. 31): Les équipages des navires de commerce sont peu nombreux ; si, sous prétexte de procéder à la visite, le croiseur pouvait envoyer à bord du navire semoncé autant d'hommes qu'il voudrait, il serait, par le fait, maître du navire, et alors le but de l'obligation, qui lui est imposée, de se tenir au moins à la portée du canon, serait complétement manqué. Le règlement russe du 31 décembre 1787 va même plus loin, il dispose que l'on ne pourra envoyer qu'un homme à bord du navire visité; son article 4 est ainsi conçu : « Pour faire la visite de quelque navire sous pavillon chrétien, on enverra, dans une chaloupe, un pilote, homme intelligent, qui, arrivé à bord du navire, aura seul droit d'y monter, et nul autre, sous aucun prétexte. Ce règlement étant une loi particulière à la Russie et n'ayant aucun caractère international, elle peut y déroger pour s'en tenir aux traités qu'elle a souscrits et dans lesquels elle admet que la visite peut être faite par deux ou trois hommes (Traité de la Russie avec la France, du 11 janvier 1787, art. 31; de la Russie avec Naples, 17 janvier 1787).

Nous venons de voir quelles sont les obligations imposées aux croiseurs lorsqu'ils rencontrent un navire en mer et qu'ils veulent le visiter. S'ils ne se conformaient pas en tous points à ces obligations, ils s'exposeraient, dans le cas où ils auraient fait une prise illégale, à se voir condamner à des dommages-intérêts vis-à-vis des capturés, et si la prise était validée, à la voir confisquée au profit de l'Etat; ils pourraient, de plus, être punis des peines portées par les lois.

Nous verrons plus loin quelles sont, pour les navires neutres, les conséquences du refus de souffrir la visite (V. tit. VI, ch. II, sect. VIII).

Digitized by Google

Conseil des prises. — 30 *prairial an XIII.*

Lorsqu'un corsaire tire à mitraille sur un navire, sans l'avoir préalablement semoncé, lorsqu'il l'attaque en arborant un faux pavillon, et qu'enfin, au mépris des règles du droit, il ne conserve aucun papier du navire capturé, le capitaine du corsaire et les armateurs doivent être déchus de toute participation à la prise, et, sauf la part revenant aux gens de l'équipage, la prise entière doit être attribuée au gouvernement.

Tout navire de construction ennemie doit prouver, par des pièces en bonne forme, qu'il est devenu neutre avant la guerre.

Le passe-port donné par un souverain neutre à un navire qui n'est pas dans un de ses ports n'est pas valable, surtout lorsque ce passe-port est conçu dans des termes qui permettraient de l'appliquer à un autre navire du même tonnage.

le Haabet *contre* l'Heureux.

Le corsaire *l'Heureux*, de l'Ile de France, commandé par le capitaine Dutertre, armé par les frères Labat, rencontre, le 13 février 1799, sur la côte de Coromandel, le navire *le Haabet*, faisant voile pour Calcutta, sous les ordres de M. Péderson.

Trouvant la contenance de ce bâtiment hostile, *l'Heureux* lui fait une décharge à mitraille, sans semonce préalable.

Le Haabet répond en arborant pavillon danois, et il est bientôt forcé d'amener; le capitaine capteur se fait ouvrir les malles, demande les papiers, mais ne prend aucune mesure pour leur conservation.

A l'Ile de France, le navire est vérifié et reconnu anglais, et un jugement du 7 floréal an VII, déclarant la prise du *Haabet* et son chargement bonne et valable, l'adjuge aux armateurs, capitaine et équipage du corsaire.

Le sieur Duntzfeld, armateur danois, se pourvoit, au Conseil des prises, contre ce jugement : il produit, à cet effet, un acte de vente sous seing privé, duquel il résulte qu'il a acheté ce même navire à Hambourg, le 19 janvier 1798, d'un nommé Kentzler, de cette ville, auquel le sieur Benjamin Stout, Anglais, l'avait vendu.

Duntzfeld a déposé chez un notaire, à Copenhague, l'acte de vente de ce dernier. Il soutenait devant le Conseil que son acquisition était régulière et son droit de propriété incontestable.

Il ajoutait qu'on s'était emparé de son navire en violant toutes les ordonnances ; que le capitaine Dutertre n'avait point semoncé, qu'il avait tiré à mitraille ; qu'au lieu du pavillon français, il avait arboré pavillon maure, et qu'enfin, il avait soustrait les papiers trouvés à bord.

Les armateurs soutenaient la validité de la capture ; ils invoquaient cinq causes de confiscation, que le mémoire fourni au Conseil en leur faveur développait de la manière suivante :

1° Le navire est anglais; sa construction a été jugée anglaise; son origine, sa fabrique ont été déclarées telles, non-seulement par le rapport des experts et des gens de l'équipage, mais encore par sa forme matérielle, par son accastillage, ses agrès, sa mâture ; ainsi, dans son ensemble, dans ses détails, tout est anglais. Ses voiles sont timbrées *Lord Rodney London ;* ses canons portent les armes du roi d'Angleterre : ce sont là autant d'indices qui sont incorporés avec le bâtiment même, et qui

sont propres à chaque nation ; car chacune a son mode de construction et d'architecture navale , c'est une vérité incontestable.

2° *Le Haabet* est non-seulement d'origine propriété anglaise, mais il est resté tel encore aujourd'hui ; il suffit, pour cette démonstration, de rappeler quelques principes. — Lorsqu'un vaisseau est jugé neutre par sa construction, et qu'il est trouvé en la possession d'une puissance de ce nom, point de difficulté ; il est présumé avoir toujours appartenu à une puissance de ce nom ; il doit être inviolable, surtout lorsque son passe-port, le rôle d'équipage et son chargement concourent à justifier cette présomption ; mais cette hypothèse n'est point celle de la prise actuelle. Il s'agit d'un bâtiment de fabrique ennemie, trouvé en la possession d'un sujet de puissance neutre : eh bien, dans ce cas, il faut, pour que la translation de propriété soit légitime, qu'elle ait eu lieu avant le commencement des hostilités : c'est conforme aux art. 7, règlement 23 juillet 1704 ; 10-20 oct. 1744 ; 7-26 juill. 1778. Dans cette supposition, c'est évidemment au capturé à prouver la sincérité et l'authenticité de cette translation, parce que l'origine du vaisseau est par elle seule une présomption d'hostilité, qui ne peut être détruite que par des preuves, dont l'administration doit être à la charge de ce dernier. — Dans le premier cas, au contraire, comme tous les indices sont favorables à celui-ci, c'est au capteur à établir que le navire, malgré ces apparences, est ennemi ; cette distinction dérive de la nature même des choses, elle est conforme aux principes constitutifs de la preuve morale et judiciaire. — Dans l'espèce, on produit, il est vrai, un acte de vente, mais cet acte est sous seing privé : circonstance qui suffit pour élever des doutes légitimes sur sa sincérité ; au surplus, en admettant la certitude de la vente, elle serait nulle, comme ayant été faite en 1798, pendant les hostilités, et contre la disposition des lois citées. Ainsi, dans toutes les hypothèses, les prétentions du demandeur sont mal fondées, parce qu'en laissant de côté l'acte sous seing privé, pour s'en tenir uniquement à la vente faite par Stout à Kentzler, ce titre est également vicieux ; il est frappé de nullité, puisqu'en 1797, date de son existence, la France était en guerre avec la nation anglaise, et que, sous ce rapport, toute vente de vaisseaux, de la part de celle-ci, aux sujets des puissances alliées, était interdite par les lois.—Si l'on considère, en outre, que *le Haabet* était commandé par un capitaine anglais, comment se refuser à la conviction que ce navire n'avait que le masque de la neutralité, et que la capture en est légitime ? — En effet, Péderson, Américain, n'était point le capitaine ; il commandait pour Sapheari, qui était malade ; celui-ci a prétendu être naturalisé Danois ; mais il n'en a point justifié : la vérité est qu'il est né Anglais.— Or, l'art. 9, règlem. 1778, est positif à cet égard ; il déclare, dans ce cas, ainsi que les règlements antérieurs de 1704 et de 1744, les bâtiments étrangers de bonne prise.—Concluons donc que *le Haabet*, vaisseau d'origine anglaise, est resté propriété ennemie ; et que les ventes simulées auxquelles on a eu recours pour donner le change sur ce point ne sont d'aucune efficacité.

3° La nature et la destination du chargement fortifient cette présomption et en font une certitude. — C'est un fait constant que le vaisseau capturé a été chargé à Londres pour Madras, et que de Madras, station anglaise, il a reçu une nouvelle destination pour Calcutta, chef-lieu des établissements anglais dans l'Indostan. — Son chargement, composé de riz, de sel, de verres à vitres, est généralement, à l'exception du vin, composé de marchandises anglaises : nouveau motif qui suffirait pour

légitimer la confiscation, lors même que la qualité de neutre fût avérée ; par cette raison, qu'en se faisant les facteurs des ennemis, les armateurs violent les droits de la neutralité; ils doivent donc être traités en ennemis. C'est la disposition de la loi du 29 niv. an VI, sous l'empire de laquelle la cause doit être jugée. — D'après cette loi, « C'est la cargaison qui détermine la qualité d'ennemi ou de neutre ; et tout bâtiment chargé en tout ou en partie de marchandises anglaises est déclaré de bonne prise », quel que soit le propriétaire de ces marchandises. — Sans doute, le mot *partie* doit être sainement entendu, et ce n'est point, comme l'observait judicieusement le citoyen Portalis dans l'affaire du navire *la Statira*, à cause d'une portion imperceptible d'une matière prohibée que la confiscation doit être prononcée ; la raison civile, interprétant cette loi, avertit tout esprit juste et raisonnable qu'un navire et sa cargaison sont valablement capturés, « toutes les fois que les effets prohibés ou de contrebande qui se trouvent à bord s'élèvent à une quantité capable de faire impression, et de faire naître de justes présomptions de fraude contre tout le reste du chargement. » — Or, en prenant cette sage interprétation pour règle de conduite, il est certain et incontestable que le navire doit être déclaré de bonne prise, puisque, d'après son connaissement et les déclarations des marins, les six septièmes de sa cargaison étaient composés de marchandises anglaises.

4° Le passe-port dont est muni le vaisseau d'une puissance alliée ou neutre doit être authentique et vrai ; il doit de plus convenir exclusivement au navire pour lequel il a été délivré. — Mais, pour cela, il faut que le passe-port soit représenté et que rien n'autorise à croire qu'il ait été fait et obtenu après coup. — Dans la circonstance, le passe-port est, à ce qu'on dit, délivré par le roi de Danemark ; mais il n'a pu l'être en présence du bâtiment, puisqu'il a été chargé dans la Tamise; ce passe-port peut donc aussi bien convenir à tout autre bâtiment de même nom : il est donc irrégulier ; aussi bien on est fondé à douter de sa sincérité, puisqu'il n'a été produit qu'après le jugement du tribunal de première instance.

5° Enfin, le navire n'avait point de rôle d'équipage ; rien ne constate du moins qu'on en ait trouvé au moment de la capture ; et lors même qu'on voudrait admettre que celui qui a été ultérieurement produit, lors même qu'on irait jusqu'à supposer que ce rôle peut et doit s'appliquer au bâtiment et au voyage dans le cours duquel *l'Heureux* l'a capturé, il est évident qu'il ne pourrait en être tiré aucun avantage, par cette raison décisive qu'il a été fait et visé dans un port ennemi, au lieu d'avoir été confectionné et arrêté dans un port neutre. — De toutes ces circonstances, de ces présomptions réunies, il résulte la preuve certaine, incontestable, que la prise du navire en question est bonne et valable, et que le jugement du tribunal colonial doit être maintenu. — Assurément, les droits des neutres ne peuvent être violés ; mais il ne faut point qu'ils abusent de leur position, pour faire prospérer le commerce des ennemis au préjudice du nôtre, ni qu'ils puissent, pour prix de cette complaisance coupable, priver les armateurs français de la juste indemnité qui leur est due pour tous les sacrifices et les dangers auxquels les expose la nature de leurs armements.

« Le Conseil ; — Au moyen de ce qu'il résulte principalement des pièces que l'acte de vente invoqué pour établir la propriété danoise du navire a été fait sous signature privée ; qu'il n'est accompagné ni d'acte de construction, ni d'acte de jeaugeage, ni d'aucun autre document émané

d'une autorité publique antérieurement à la vente, et qui en garantisse la bonne foi ; — Que, dans l'espèce, il était d'autant plus essentiel pour les capturés d'éviter tout soupçon de fraude et de simulation, que l'expédition du *Haabet* a eu lieu en pleine guerre dans le port d'une puissance belligérante ; — Que le passe-port danois n'a pas été délivré en présence du navire, en sorte qu'il pouvait s'adapter indistinctement à tout vaisseau qui aurait eu à peu près la même capacité ; — Que le rôle d'équipage a été arrêté en pays ennemi ; qu'une grande partie du chargement, dépourvue de connaissement, était indûment composée de marchandises anglaises ; et qu'enfin, la constitution ennemie du navire ne paraît pas douteuse, si l'on s'en rapporte à l'expertise de l'Ile de France, qui, quoique peu régulière, ne porte pas moins le caractère de l'impartialité ; — Que toutes ces circonstances, jointes au défaut de preuves authentiques de la neutralité du navire commandent la confiscation, et, par suite, celle de l'entier chargement ; mais que cette confiscation ne peut pas plus profiter aux armateurs qu'au capitaine du corsaire, leur agent, qui s'est permis de tirer, et même à mitraille, sous un faux pavillon, sans avoir semoncé préalablement le navire, et qui, en violant ouvertement les dispositions de l'ordonnance relative à la conservation des papiers de bord, des officiers et équipage du *Haabet*, mérite qu'on use, à son égard, de toute la sévérité des lois ; — Sans s'arrêter aux jugements rendus à l'Ile de France, les 17 flor. an VII, et 15 flor. an VIII, lesquels sont déclarés comme non avenus, a décidé que la prise faite par le corsaire français *l'Heureux* du navire sous pavillon danois le *Haabet* est bonne et valable ; en conséquence, et conformément à l'ordonnance du 17 mars 1696, en déclarant le capitaine Dutertre et les armateurs dudit corsaire déchus de leurs droits au bénéfice de ladite prise, a confisqué le navire *le Haabet* et son entier chargement au profit du gouvernement, à l'exception des portions revenantes aux gens composant l'équipage dudit corsaire *l'Heureux*, autres que le capitaine Dutertre ; — A l'effet de quoi, les armateurs dudit corsaire et le capitaine Dutertre seront tenus de rendre et rétablir dans la caisse du gouvernement les parts et portions qui leur ont été délivrées de ladite prise du *Haabet* ; à quoi faire lesdits armateurs solidairement, le capitaine Dutertre personnellement, et les cautions de l'armement jusqu'à concurrence du montant de leurs cautionnements, seront contraints par toutes voies, même par corps ; quoi faisant, déchargés ; — Et pour contravention commise par le capitaine Dutertre, à l'art. 17, tit. IX, liv. III, ord. 1681, l'a condamné personnellement et par corps en 5,000 livres d'amende. »

Digitized by Google

CHAPITRE II.

APPOSITION DES SCELLÉS. — SAISIE DES PIÈCES DE BORD.

Arrêté de prairial. — Art. 59. Obligation pour le croiseur de mettre les scellés sur les papiers de la prise et sur la cargaison.
Art. 60 et 65. Défense de divertir aucun papier ou aucun effet de la prise. — Pénalité contre les contrevenants.
Art. 68. Saisie des lettres trouvées sur la prise. — Ce qu'on doit en faire.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 59. Aussitôt après la prise d'un navire, les capitaines capteurs se saisiront des congés, passe-ports, lettres de mer, chartes-parties, connaissements et autres papiers existant à bord. Le tout sera déposé dans un coffre ou sac, en présence du capitaine pris, lequel sera interpellé de le sceller de son cachet; ils feront fermer les écoutilles et autres lieux où il y aura des marchandises, et se saisiront des clefs des coffres et armoires.

[L'art. 16 de notre ordonnance enjoint au capitaine corsaire, aussitôt qu'il a fait une prise, « *de se saisir des congés, passe-ports, lettres de mer, chartes-parties, connaissements, et de tous autres papiers concernant la charge et destination du vaisseau, ensemble des clefs des coffres, armoires et chambres, et de faire fermer les écoutilles et autres lieux où il y aura des marchandises.* »

Et en cela il n'a été rien statué de nouveau; du moins est-il vrai que le fond s'en trouve dans l'ordonnance de 1543, art. 43, et dans celle de 1584, art. 70; mais notre article est beaucoup plus développé et mieux conçu.

Depuis il n'y a point eu de changement à cet égard. Il a seulement été ajouté, par l'art. 16 du règlement du 25 novembre 1693, que l'officier qui serait envoyé à bord de la prise, avec l'écrivain, serait tenu de faire un inventaire des papiers, en présence des officiers du vaisseau pris, qui seraient interpellés de le signer ; après quoi les papiers seront mis dans un sac cacheté pour être remis au même état aux

officiers de l'amirauté; mais cela n'a jamais été rigoureusement pratiqué.]

Lorsqu'après avoir procédé à la visite d'un navire semoncé, un croiseur croit devoir le capturer, il a certaines obligations à remplir. La première de toutes, c'est de dresser un procès-verbal des causes qui le déterminent à faire la prise, et de toutes les circonstances de la capture. Quoique l'arrêté de prairial ne contienne pas de dispositions précises à cet égard, il n'en faut pas moins tenir pour certain que le capteur est obligé de rédiger un procès-verbal; car il faut que les tribunaux qui auront à prononcer sur la prise puissent connaître toutes les circonstances de la capture et les motifs qui ont déterminé le croiseur à procéder à la prise. Si les croiseurs n'étaient pas obligés d'indiquer ces motifs dans un procès-verbal, il serait à craindre qu'ils n'arrêtassent des navires sans aucune raison, espérant que quelque motif de nature à faire valider la prise pourrait surgir dans la suite. La nécessité où ils sont de rédiger un procès-verbal a pour résultat de les empêcher de faire des prises sans aucune apparence de raison, en se confiant dans l'imprévu pour légitimer leur conduite.

La seconde obligation d'un croiseur qui capture un navire en mer, c'est celle dont parle notre article 59, et qui consiste à placer sous les scellés les pièces de bord et les marchandises qui composent la cargaison. Cette formalité est prescrite pour que le croiseur ne puisse pas faire disparaître quelque pièce dont l'absence pourrait faire déclarer la prise valable. On place les scellés sur les écoutilles, pour qu'aucune marchandise ne puisse être saisie par les capteurs avant que la prise ait été jugée. Le capteur doit demander au capitaine capturé de croiser de ses scellés ceux que lui, capteur, il vient d'apposer. Cette disposition est toute dans l'intérêt des capturés; elle a pour but de leur permettre de contrôler la conduite des capteurs, et d'empêcher ou que des pièces fausses ne soient introduites parmi les papiers du bord saisis, ou que des pièces importantes ne soient soustraites. L'intérêt bien entendu des capturés est de céder à l'interpel-

lation qui leur est adressée; pour refuser, il faut qu'ils aient des motifs sérieux: par exemple, s'ils croient que le capteur n'a pas procédé régulièrement, que les scellés n'ont pas été apposés sur toutes les pièces du bord. On comprend alors qu'ils ne veuillent pas prendre part à des opérations qu'ils se proposent d'attaquer plus tard.

Notre article ne dit pas que le capteur, avant d'apposer les scellés sur les pièces de bord, en fera l'inventaire; mais cela va de soi. Cet inventaire doit être fait sous les yeux du capitaine capturé, à qui l'on doit en remettre un double.

Si le capteur n'accomplit pas les formalités dont nous venons de parler, la prise qu'il a faite peut être annulée; car on ne jugera plus le capturé sur les pièces de bord saisies, le défaut d'accomplissement des formalités de la loi pouvant faire supposer ou que des pièces ont été soustraites, ou que d'autres ont été altérées. On fera alors exception à cette règle qui veut que les prises ne soient jugées que sur les pièces trouvées à bord, et qu'il ne soit pas permis de produire d'autres papiers pour justifier de la neutralité du capturé. La position de ce dernier s'améliorera, et celle du capteur empirera. Des prises qui lui eussent été adjugées seront relâchées, par suite de productions nouvelles qui n'auraient pas pu avoir lieu, s'il avait observé la loi.

TRIBUNAL DE CASSATION. — 28 *floréal an VII.*

Lorsqu'après la prise d'un navire, le capitaine capteur s'est emparé des pièces de bord et les a mises dans une boîte sans interpeller le capitaine capturé de la sceller de son cachet, le navire ne peut être confisqué, surtout s'il résulte d'autres pièces de bord qu'il était muni d'un passe-port délivré par un souverain neutre.

Les eaux d'Altona et de Hambourg sont communes.

L'absence d'un connaissement autorise la confiscation des marchandises auxquelles il se rapportait, mais non celles de tout le navire.

LA MÉDITERRANÉE *contre* L'AUTOUR.

« Le TRIBUNAL; — Vu l'article 2 de la loi du 2 brumaire an IV [1], qui prescrit aux corsaires capteurs d'interpeller, lors de la prise, les ca-

[1] Cet article n'est autre que l'article conservé dans l'arrêté du 2 prairial an XI. Il a été transcrit textuellement. Cet arrêt, rendu sous la loi du 3 brumaire an IV, peut donc faire jurisprudence sous l'arrêté du 2 prairial an XI.

pitaines capturés d'apposer leur cachet sur les boîtes ou sacs servant à assurer le nombre et l'identité des pièces de bord ; — Et attendu qu'il est reconnu par l'armateur du corsaire *l'Autour* qu'au moment de l'arrestation du navire *la Méditerranée*, les formalités prescrites par l'art. 2 de la loi précitée n'ont pas été observées ; — Qu'il est, en effet, justifié et même convenu par l'armateur du corsaire qu'après avoir déposé dans une boîte de fer-blanc les pièces trouvées à bord, il s'est contenté d'y apposer son cachet ; — Que le capitaine capturé n'y avait pas apposé le sien, et n'a pas même été interpellé de l'y apposer ; d'où il résulte qu'il a été possible que le passe-port dont le capitaine du navire *la Méditerranée* a déclaré être muni ait été soustrait postérieurement à la capture, ce qui suffit pour que les juges, qui ont déclaré le navire de bonne prise, sur le fondement du défaut de passe-port, aient violé l'art. 2 de ladite loi et fait une fausse application de l'art. 4, titre IX, ord. 1681, qui réputé forban tout capitaine naviguant sans passe-port valable ; — Qu'il résulte des termes mêmes du jugement attaqué que ce moyen de nullité a été présenté par le capitaine capturé, et qu'il y a eu discussion sur cet objet, ce qui fait que la loi du 4 germinal an II est ici sans application sous tous les rapports ; — Qu'on voit même que le nommé Stéman, qui a signé la copie en français du passe-port, a signé aussi le certificat donné, à Altona, au capitaine capturé, lequel certificat fait mention du passe-port du roi de Danemark ; — Attendu, en outre, que, les eaux de Hambourg et d'Altona étant communes, les juges ont fait une fausse application de l'art. 6, règlem. 26 juill. 1778, en décidant que le rôle d'équipage n'était pas régulier, parce que le navire était dans le port de Hambourg lorsque le rôle d'équipage a été arrêté à Altona ; — Que, d'ailleurs, tous les matelots étaient neutres ; — Attendu, en troisième lieu, qu'aucune loi n'exige la représentation d'une charte-partie concurremment avec connaissements, et qu'il s'agissait d'ailleurs de chargement à cueillette ; — Considérant, en quatrième lieu, que l'absence du connaissement n° 17 n'aurait pu opérer que la confiscation des marchandises qui auraient été trouvées sur le navire sans connaissement, en supposant que le corsaire eût pris les précautions nécessaires pour assurer légalement le nombre et l'identité des pièces de bord ; — Qu'à défaut de ces précautions, il n'a pu demeurer pour constant, aux yeux des juges dont le jugement est attaqué, que le capitaine capturé ne fût point nanti du connaissement n° 17, au moment de son arrestation, dès l'instant surtout qu'il a constamment soutenu, dans le cours de la procédure, qu'il en était nanti à cette époque, dès le moment, en outre, que, lors de l'arrestation, le corsaire n'opposa point au capitaine capturé le défaut de représentation dudit connaissement, et qu'il ne fit aucune réclamation sur cet objet, non plus que sur le passe-port ; — CASSE. »

CONSEIL D'ÉTAT. — 2 *février* 1808.

Lorsque le capteur n'a pas apposé les scellés sur les marchandises qui se trouvent à bord du navire capturé, on peut prouver, par tous les moyens possibles, l'existence à bord de marchandises soustraites par le capteur, qui doit alors être condamné à restituer la valeur portée dans le connaissement, et non pas le prix de la vente qu'il en a pu faire.

L'ARABE *contre* LE FELICE.

« NAPOLÉON ; etc., — Vu la requête présentée le 11 déc. 1806, par

le sieur Ange-François de Luca, armateur du corsaire *l'Arabe*, sur laquelle requête nous avons, le 10 mars 1807, accordé un sursis à l'exécution de la décision de notre Conseil des prises, en date du 23 oct. 1806, décision dont le sieur de Luca demande l'annulation, en ce qu'elle le condamne à restituer une partie de la cargaison du navire autrichien *le Felice*, pris par le corsaire *l'Arabe*, en ce que, pour une partie de la cargaison qui se trouve vendue et dont la restitution est ordonnée, le Conseil des prises a décidé que cette restitution serait faite sur le prix des factures et non sur celui de la vente ; en ce qu'enfin le Conseil des prises a ordonné une nouvelle information sur l'existence à bord du *Felice* d'un groupe de perles, réclamé par le sieur Samuel, fils de Daniel Picciotto, réclamation que le sieur de Luca soutient devoir être écartée purement et simplement ; — Vu la requête des défendeurs contre l'exécution de la décision du Conseil des prises, en date du 23 oct. 1806, en ce qu'elle condamne, comme de bonne prise, des marchandises à eux appartenantes et faisant partie de la cargaison du navire autrichien capturé par le corsaire *l'Arabe* ; — Considérant que notre Conseil des prises a fait, dans sa décision du 23 oct. 1806, la juste application des principes adoptés pour le plus grand bien de nos sujets et des neutres et amis, relativement à la simulation qui peut avoir été faite sur les bâtiments ennemis par des nationaux, des neutres ou amis ; qu'il a en même temps, dans l'application de ces principes, observé la plus juste mesure, en n'admettant cette simulation que sur les preuves les plus évidentes, et en la rejetant toutes les fois qu'il pouvait exister le moindre doute, de telle manière que tous les avantages qui sont dus à la course sont parfaitement assurés par cette décision ; —Considérant qu'en ce qui touche l'existence d'un groupe de perles qui aurait été soustrait de la cargaison du *Felice*, il ne s'est point trouvé à bord de connaissement relatif à ce groupe, mais que, cependant, son existence à bord, lors du chargement à Alexandrette, est établie d'une manière constante par le duplicata du connaissement resté entre les mains du chargeur, signé par le capitaine du *Felice*, et dont on a produit une copie dûment certifiée et légalisée ; qu'elle est encore établie par la correspondance du sieur Samuel Picciotto, fils de Daniel, sujet danois, laquelle correspondance, ainsi que le connaissement, ont été représentés dès l'instant que la prise a été connue, pendant que le capitaine qui avait signé le connaissement était encore dans des parages éloignés au pouvoir du corsaire, et que, par conséquent, il ne pouvait exister le moindre soupçon d'intelligence entre lui et le réclamant ; — Considérant encore que la soustraction dudit groupe est attestée par deux religieux portugais, passagers à bord du *Felice*, lesquels ont fait, à ce sujet, lors de leur arrivée à Livourne, une déclaration volontaire sous offre de serment ; que si cette déclaration ne suffit pas pour établir une preuve complète, relativement à ceux à qui doit être imputée la soustraction, il n'en est pas moins vrai que le capteur doit être passible de la réclamation qui est faite dudit groupe, attendu le tort qu'il a eu de n'observer aucune des formes voulues par les ordonnances ; attendu que son procès-verbal de capture ne mentionne aucune apposition de scellés sur les papiers du bord, ainsi qu'elle eût dû avoir lieu à l'instant même de la capture ; qu'il n'a fait aucune déclaration dans le port de Porto-Ercole, où il a séjourné vingt jours avant de conduire sa prise à Porto-Ferrajo ; attendu enfin qu'il n'a pas représenté le capitaine du bâtiment capturé, de telle manière que c'est par son fait que tous les moyens d'obtenir des preuves ont disparu, et que la

nouvelle information ordonnée par notre conseil des prises n'a pu offrir aucun résultat certain ; — Considérant enfin que le mode de restitution adopté par notre Conseil des prises est également motivé sur l'infraction des ordonnances dans la manière dont la vente a été faite ;

Art. 1er. La décision de notre Conseil des prises, en date du 23 octobre 1806, est maintenue dans tous les points sur lesquels il a été statué définitivement. — Art. 2. La valeur du groupe de perles, réclamée par le sieur Sousino de Livourne, représentant le sieur Samuel Piccintio, fils de Daniel, sujet danois, lui sera restituée par l'armateur du corsaire *l'Arabe*, sur le prix de celle énoncée dans le connaissement produit et dans la lettre de Samuel Picciotto, en date du 2 août 1805, etc. »

Arrêté du 2 prairial. — Art. 60. Il est défendu à tous capitaines, officiers et équipages de vaisseaux preneurs, de soustraire aucun papier ou effet du navire pris, à peine de deux ans d'emprisonnement, conformément à l'ordonnance de 1681, et de peines plus graves dans les cas prévus par la loi.

Même arrêté. — Art. 65. Il est défendu de faire aucune ouverture de coffres, ballots, sacs, caisses, barriques, tonneaux ou armoires; de transporter ni vendre aucune marchandise de la prise, et à toutes personnes d'en acheter ou recéler, jusqu'à ce que la prise ait été jugée, ou que la vente ait été légalement autorisée, sous peine de restitution du quadruple de la valeur de l'objet détourné, et de punitions plus graves, suivant la nature des circonstances.

[L'art. 20 de notre ordonnance de la marine est conçu en ces termes : *Défendons de faire aucune ouverture des coffres, ballots, sacs, pipes, barriques, tonneaux et armoires; de transporter ni vendre aucunes marchandises de la prise, et, à toutes personnes, d'en acheter ou recéler, jusqu'à ce que la prise ait été jugée, ou qu'il ait été ordonné par justice, à peine de restitution du quadruple, et de punition corporelle.*

Ces défenses sont de toute ancienneté, et ont perpétuellement été renouvelées, parce que, de tout temps, les équipages des armateurs corsaires ont succombé à la tentation de piller les prises.

La preuve s'en tire tant de l'ordonnance de 1400, la plus ancienne que nous ayons sur la matière des prises, aussi

bien que sur les autres matières maritimes (qui, art. 10, contient les mêmes défenses *de rompre les coffres, balles, pipes, barriques, etc.*, sous peine *de perdre la part de butin et sur telle autre peine selon le mérite*), que des ordonnances postérieures de 1517, art. 8; de 1543, art. 24; de 1584, art. 37 et 38, et de la déclaration du roi du 1er février 1650, art. 10, qui, toutes, prononcent pour ce cas la peine corporelle, comme notre article. Il en est même qui disent: à peine de confiscation de corps et de biens; mais ce n'était là qu'une peine comminatoire, à moins qu'il ne fût question d'un vol ou d'une soustraction de la totalité de la prise, ce qui, alors, aurait rentré dans l'espèce de l'art. 18 de notre ordonnance de 1681.

Le pillage, autrefois, par rapport aux prises, était si ordinaire et si effréné, que les équipages en étaient venus jusqu'à jurer sur le pain, le vin et le sel, devant un prêtre, que de tout ce qu'ils pourraient prendre et dérober des prises, soit en or, argent monnayé ou autre, perles, bijoux et autres choses de valeur, ils n'en révéleraient ni diraient aucune chose à la justice, aux propriétaires armateurs ni autres, et qu'ils en feraient le partage entre eux : serment abominable, qui fut enfin proscrit par l'ordonnance de 1543, article 26, et par celle de 1584, art. 40, avec injonction à tous corsaires de représenter tout ce qui serait de la prise aux officiers de l'amirauté, sous ladite peine de confiscation de corps et de biens, et défense aux prêtres de recevoir à l'avenir de pareils serments, sous peine de prison et d'être poursuivis extraordinairement.

Par là, ce serment odieux fut en effet aboli extérieurement; mais l'ardeur pour le pillage était un mal si invétéré, qu'il était devenu incurable, et, tout ce qu'on a gagné dans la suite, ç'a été de le pallier et de l'empêcher de faire plus de progrès.

On crut d'abord, pour y parvenir peu à peu, devoir user d'une certaine condescendance, *pour donner*, était-il dit, *meilleure volonté aux gens des corsaires d'eux vertueusement employer aux effets de la guerre*, et c'est dans cet esprit que

ces mêmes ordonnances de 1543 et de 1584, chacune dans l'article suivant, leur accordèrent *toute la dépouille des habillements, harnais et bâtons des ennemis, avec tout l'or et l'argent qu'ils trouveraient sur eux, jusqu'à la somme de dix écus ; le surplus rapportable à la masse du butin.* Elles leur accordèrent encore les coffres et communs habillements des ennemis, excepté ceux de grande valeur, et qui auraient été destinés à être vendus, et toutes les marchandises avec l'argent qui se trouveraient dans lesdits coffres ou ailleurs, dont ils n'auraient tout de même que lesdits dix écus.

Enfin ces mêmes ordonnances, l'une art. 30, et l'autre art. 45, déclarèrent que *nulle chose ne pourrait être dite pillage qui excéderait la valeur de dix écus.* Cela ne voulait pas dire que chacun des gens du corsaire pût prendre ce qui se trouverait sous sa main, dans le navire pris, jusqu'à concurrence de dix écus, de manière qu'il ne serait coupable qu'autant qu'il aurait excédé cette somme ; mais seulement, comme l'expliquent suffisamment les mêmes articles, que même dans les choses soumises au pillage, relativement aux articles 27 et 41, de tout ce qu'en auraient pris les gens du corsaire, ils n'en pourraient garder, à titre de pillage licite, que la valeur de dix écus, art. 1er, ch. II du *Guidon*, et article 32 de la *Juridiction de la marine.*

On ne voit rien de semblable ni de relatif à ceci dans les ordonnances postérieures; cependant il est passé en usage, approuvé par Grotius dans son *Traité du droit de la guerre et de la paix*, livre III, ch. VI, § 24, n. 4, et confirmé par plusieurs exemples des deux dernières guerres (celle de la succession de Pologne et celle de la succession d'Autriche), que la dépouille des ennemis, leurs coffres, les hardes et tout ce qui en dépend, avec leurs armes, ustensiles et instruments de leur profession, appartiennent à l'équipage du corsaire, en gardant néanmoins la différence de leurs grades, de manière qu'au capitaine corsaire appartient la dépouille du capitaine pris, avec son coffre, son épée et ses autres armes; au pilote, la dépouille du pilote ennemi, avec ses instruments de pilotage; au charpentier, les outils de son

métier ; ainsi, du reste, des officiers mariniers, et aux matelots la dépouille des matelots pris, chacun pour ce qu'il en peut attraper, et sans aucun rapport soit au profit de l'armateur, soit entre eux.]

[A l'occasion de ce droit, accordé aux gens du corsaire, de s'emparer de la dépouille des ennemis, il se fait, dans la chaleur de la prise, bien des choses contraires à l'honneur, à la décence, et même à l'humanité.

Que le capitaine du corsaire s'approprie l'épée, les autres armes et les bijoux que le capitaine pris peut avoir sur lui, cela peut se tolérer entre roturiers ; mais qu'il lui fasse changer d'habit pour lui en faire prendre un mauvais, c'est ce qui ne peut que révolter. Il en faut dire autant, proportion gardée, des autres officiers.

A l'égard des matelots, que celui qui rencontrera un matelot ennemi mieux vêtu que lui l'oblige de lui céder son habillement en échange du sien, cela est déjà un peu dur ; mais que ce matelot, après avoir fait ce troc forcé, soit exposé à la même avanie de la part de tout autre matelot qui voudra changer d'habit avec lui, de manière qu'il ne lui reste à la fin qu'un misérable haillon, c'est ce que l'humanité ne peut souffrir.

Aussi tout capitaine corsaire qui a des sentiments sait-il et se préserver lui-même de tout trait d'avarice capable de le déshonorer, et empêcher ses gens d'en venir à de tels excès ; ou, s'il n'a pu les prévenir, il a soin de les réparer, en faisant remettre au matelot ennemi un habillement convenable et proportionné à celui qu'il avait d'abord.

Tout autre pillage des prises est étroitement défendu ; et cependant il n'est presque point de prise où il n'y en ait plus ou moins.]

Quant à nous, nous pensons non-seulement que tout autre pillage, mais même que celui-là est défendu. Aucun article de loi ne consacre aujourd'hui le droit odieux que les équipages capteurs se sont longtemps arrogé ; au contraire, l'article 65 de l'arrêté de prairial défend d'enlever quoi que ce soit des navires capturés, avant le jugement de la prise.

Les termes de cet article sont assez généraux pour que nous puissions nous en autoriser. Il ne faut pas que l'on puisse dire aujourd'hui que, par les lois françaises, *tout autre pillage est étroitement défendu*, mais que celui-là ne l'est pas. Ainsi tout pillage est prohibé, celui des objets qui appartiennent aux matelots capturés, comme celui des marchandises qui appartiennent aux chargeurs. Quant au droit spécial du capitaine capteur sur le coffre du capitaine capturé, voy. *infrà*, tit. IX, chap. II, sect, 2, § 2, sous l'article 93 de l'arrêté de prairial.

[Quant à la peine due à la prévarication en pareil cas; la civile est *la restitution du quadruple*; ce qui s'entend outre et par-dessus le rapport à faire de la valeur du simple; et cela tombe, au reste, sur tous les objets de cet article, parce que d'un côté il y a vol et de l'autre recelé. Or, la peine civile de l'un et l'autre délit est la restitution du quadruple en sus de la valeur de la chose, suivant les lois citées dans le nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine art. 5 du tit. des *Naufrages*, page 550.

Outre cette peine civile, il y a aussi *la punition corporelle*. Le règlement du 25 novembre 1693, art. 13, ne parle que du carcan et de la privation de la part dans la prise, faute d'avoir déclaré le pillage dans les vingt-quatre heures de l'arrivée; mais il faut s'en tenir à l'article 20 de notre ordonnance. Cette peine corporelle qu'il prononce paraît regarder indistinctement les coupables de tous les cas qui y sont énoncés, sauf à l'aggraver suivant les circonstances contre les plus coupables, particulièrement contre ceux qui auraient rompu ou ouvert les coffres, ballots, etc. Lesquels coupables, comme ne pouvant s'échapper du vaisseau, doivent être représentés par les maîtres, contremaître et quartier-maître, pour subir la peine qu'ils méritent, aux termes desdites ordonnances de 1517, art. 7; de 1543, art. 31; de 1584, art. 46, et de la déclaration du premier février 1650, art. 12, sans quoi ils seront présumés de droit complices.

De la manière que notredit art. 20 est conçu, il en ré-

sulte naturellement que les deux peines, l'une *corporelle* et l'autre *la restitution du quadruple*, sont tellement liées, qu'elles concernent tous les cas qu'il exprime, sans pouvoir être séparées. C'est aussi ce que Louis XIV reconnut par sa lettre à M. le comte de Toulouse, en date du 25 septembre 1709; mais, en même temps, trouvant qu'il pouvait y avoir quelquefois trop de rigueur, eu égard aux circonstances, il jugea à propos de la tempérer, en interprétation de ce même article.

Il en résulte : 1° qu'en exécution de cet article, il est laissé à la prudence de M. l'amiral de déterminer et distinguer les cas où la peine civile suffit, de ceux où la peine corporelle doit y être ajoutée;

2° Que, dans ce dernier cas, M. l'amiral ne peut prononcer que la peine civile, et que pour *la corporelle* il doit renvoyer l'affaire devant les officiers de l'amirauté, en les chargeant de la poursuivre à l'extraordinaire;

3° Enfin, que quoiqu'il soit du devoir des officiers de l'amirauté de s'informer s'il y a eu du pillage dans chaque prise amenée dans leur district, et de travailler à constater le fait, il ne leur est pas permis néanmoins de prendre d'office et de suivre en plein la voie extraordinaire, et qu'ils ne le peuvent qu'autant qu'ils en reçoivent l'ordre de M. l'amiral dans les jugements qu'il rend sur le fait des prises, ou que les intéressés à l'armement leur présentent leurs plaintes à ce sujet; auquel dernier cas encore, ils doivent se borner à l'information juridique, au récolement et à la confrontation; après quoi le procureur du roi donne son avis, lequel, avec tout le reste de la procédure, doit être envoyé au Conseil des prises, pour attendre ce qui y sera ordonné à ce sujet.

Notre article 20 ne dit point, comme les anciennes ordonnances, que ceux qui seront reconnus et déclarés coupables de pillage demeureront privés et déchus de leurs portions dans les prises; et, d'un autre côté, ces anciennes ordonnances ne prononcent point, comme notre article, la peine du quadruple; elles portent seulement qu'outre la

peine de la privation de tout intérêt dans la prise, il sera infligé aux coupables telle autre peine que le cas le requerra.

Sur cela l'on peut demander si cette peine ancienne de la privation des parts dans les prises est sous-entendue dans notre article, de sorte qu'elle doive avoir lieu conjointement avec celle du quadruple, ou s'il ne faut faire subir que l'une des deux aux coupables, et, dans ce dernier cas, à laquelle il faut se fixer.

Ce qui forme le doute, c'est qu'il y a différents jugements de M. l'amiral, des 5 et 12 juillet 1696, et 18 novembre 1709, où tantôt les deux peines ont été cumulées, et tantôt il n'a été fait usage que de l'une des deux. Il en résulte, étant rapprochés de la lettre du roi ci-dessus énoncée, que M. l'amiral est le maître de régler la peine civile que méritent ceux qui sont coupables de pillage; et en particulier :

1° Qu'il peut s'en tenir à la peine du quadruple, outre le rapport des effets pillés ou recélés, qui est indispensable dans tous les cas;

2° Qu'il peut, au lieu du quadruple, prononcer simplement la privation des parts dans la prise contre les coupables, conformément à l'article 13 du règlement du 25 novembre 1693;

3° Qu'il peut cumuler les deux peines et appliquer l'une ou l'autre à son profit, par droit de confiscation; l'autre à réunir à la masse par forme d'indemnité;

4° Enfin qu'il peut, dans les pillages légers, modérer la peine à une simple et modique amende, sans préjudice toujours du rapport de la valeur des effets pillés.

Il semblerait peut-être plus uni et plus régulier, aux termes de cet article et de la lettre du roi, de n'admettre d'autre peine civile que celle du quadruple et de la prononcer toujours sans modération; mais, d'un côté, la privation des parts dans la prise est si naturelle, qu'on doit la juger aussi bien sous-entendue dans notre article, que l'obligation de rapporter à la masse les effets pillés, dont il ne parle pas non plus, et qui est pourtant tellement de droit qu'elle

ne peut être remise; et d'un autre côté, il est tel pillage, si peu criminel par sa modicité, et dans ses circonstances, qu'une légère amende est la seule peine qu'il puisse mériter, sans préjudice toujours du rapport ou restitution des choses pillées ou recélées.]

Après ce qu'a dit Valin, il nous reste bien peu de chose à ajouter. Nous ne parlerons que de la peine du détournement.

Les articles 60 et 65 de l'arrêté de prairial établissent une double pénalité. Il y a une peine civile et une peine criminelle.

D'abord, quelle est l'autorité compétente pour prononcer ces peines?

D'après notre législation, la juridiction chargée de juger les prises est compétente pour prononcer sur les dommages-intérêts. La peine civile de la restitution au quadruple est une sorte d'adjudication de dommages-intérêts arbitrés par la loi. Les tribunaux institués pour juger la validité des prises peuvent donc appliquer cette peine civile; c'est ce qui n'est pas contesté.

Quant à la peine criminelle de deux ans de prison, dont parle l'article 60, et aux peines établies par d'autres lois, elles ne peuvent être prononcées que par les tribunaux criminels maritimes; car, aux termes de l'art. 31 de notre arrêté du 2 prairial an XI, les crimes et délits commis par les corsaires doivent être jugés comme s'ils appartenaient à l'armée navale. Valin dit que, de son temps, l'instruction, faite par les amirautés, était envoyée au Conseil des prises pour être statué ce qu'il appartenait. Aujourd'hui, la juridiction qui juge les prises est une juridiction administrative; et tel a toujours été son caractère, excepté sous le Directoire. Or, il est de principe que les tribunaux administratifs ne peuvent prononcer de peines corporelles; quand une peine de cette nature doit être appliquée, les tribunaux administratifs sont obligés de renvoyer les coupables devant les tribunaux criminels. Par application de ce principe, il faut décider ici que les peines édictées soit par l'art. 60,

soit par les autres lois qu'il vise, ne peuvent être prononcées que par les tribunaux criminels maritimes.

Maintenant quelles sont les peines qui, outre la restitution du quadruple, pourront être prononcées suivant les circonstances, comme ledit l'art. 65?

Cet art. 65 est la reproduction presque textuelle de l'art. 20 de l'ordonnance de 1681. Cependant nous remarquons entre ces deux articles la différence que voici :

Après avoir dit que les infractions à ses prescriptions sont punies de la restitution du quadruple, l'ordonnance ajoute *et de punition corporelle*. A ces mots, l'art. 65 de l'arrêté de prairial a substitué ceux-ci *et de punitions plus graves, suivant la nature des circonstances.*

De ce changement de rédaction, il faut induire qu'il n'est plus question de punitions corporelles indéterminées. D'après les principes de législation criminelle admis dès l'an XI, il ne pouvait plus être prononcé de peines arbitraires. Mais alors les mots qui, dans l'art. 65, remplacent ceux-ci : *punition corporelle*, n'ont aucun sens. Aucun tribunal, quelle que soit la nature des circonstances, ne peut prononcer une peine plus grave que celle qui est édictée par la loi. A cet égard, il en est des amendes comme des punitions corporelles. Le rédacteur de l'arrêté de prairial a trouvé qu'avec les nouvelles idées les mots : *punition corporelle* de l'ordonnance, ne pouvaient être conservés dans la nouvelle loi. Il les a remplacés par des expressions qui, au premier abord, paraissent avoir un sens, mais auxquelles on n'en peut trouver aucun, quand on les examine de près.

Quant à ce qui concerne la privation des parts de prise, nous ne saurions partager les idées de Valin. Il écrivait sous l'empire d'une législation où les peines étaient arbitraires, il n'est pas étonnant alors qu'il ait avancé cette opinion. Nous venons de dire que les principes de notre droit actuel sont tout différents, et c'est sur ces principes que nous nous appuyons pour dire que la privation des parts de prise ne peut être prononcée dans des cas pour lesquels la loi n'a pas édicté cette peine.

Valin parle, sous l'article 20 de l'ordonnance qui correspond à notre article 65 de l'arrêté de prairial, du droit du capitaine capteur sur les effets du capitaine capturé; nous verrons, sur notre article 93, les changements survenus à cet égard dans la nouvelle législation.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 68. Toutes les lettres, généralement quelconques, trouvées sur les bâtiments ennemis qui seront pris, seront immédiatement remises au fonctionnaire supérieur de la marine ou à l'agent commercial dans le port où la prise abordera : celui-ci les fera passer au ministre de la marine et des colonies.

Les lettres trouvées sur des bâtiments neutres seront ouvertes et lues en présence de l'armateur ou de son représentant; et celles qui seront de nature à donner des éclaircissements sur la validité de la prise seront jointes à la procédure; les autres lettres seront adressées au ministre de la marine et des colonies.

[Pour ce qui est des lettres trouvées sur les prises; comme elles sont inutiles lorsque le navire est constamment ennemi, il y eut ordre du roi, dans la précédente guerre (celle de la succession d'Autriche), de les adresser à M. le comte de Maurepas, ministre de la marine, aussitôt l'arrivée de chaque prise évidemment bonne, pour les remettre aux ennemis, qui, sans doute, avaient promis d'en user de même à notre égard. Quant aux prises suspectes ou douteuses, il fut prescrit aux officiers de l'amirauté de ne garder que les lettres qui pourraient donner quelques éclaircissements sur la validité de chaque prise, pour les joindre à la procédure et de renvoyer les autres. (Lettre de M. de Maurepas, du 4 septembre 1744.) Il est à observer, à ce sujet, que, ne leur étant pas défendu d'ouvrir ces lettres, ils les ouvraient effectivement, pour la plupart, tant pour en retirer les connaissances relatives au chargement de la prise, qu'en vue de découvrir, par ces lettres, les projets des ennemis, pour en informer le ministre.]

Les lettres qui se trouvent sur un navire capturé peuvent

avoir une grande importance; aussi la loi a pris des précautions particulières en ce qui les concerne.

Elles peuvent contenir des renseignements politiques sur les mesures prises par l'ennemi sur l'état de ses forces militaires ou navales. Il est utile alors au gouvernement, qui a la direction de la guerre, de connaître les détails politiques que les lettres trouvées sur les prises peuvent contenir.

Ces lettres peuvent aussi fournir des renseignements sur le navire et sa cargaison ; elles peuvent apprendre que les pièces de bord sont simulées et que le navire en apparence neutre est en réalité ennemi. Elles sont de naturo, dans ce cas, à éclairer le tribunal chargé de prononcer sur la prise, elles doivent donc lui être adressées.

Quant aux lettres insignifiantes, qui n'ont rapport qu'à des intérêts privés, le ministre de la marine les remet à l'administration des postes, pour les faire parvenir à leurs destinataires.

Aucune des lettres trouvées à bord d'une prise ne doit être détournée. Si une ou quelques-unes d'entre elles étaient soustraites, le coupable serait passible des peines portées dans l'art. 60 de notre arrêté de prairial.

CHAPITRE III.

SECTION I. — Amarinage. — Prisonniers.

Arrêté du 2 prairial. — ART. 61 et 67. Obligation pour le capteur d'envoyer ses prises dans un port de l'Empire.

ART. 63. En cas de reprise d'une prise amarinée, le chef de prise comparaît devant un Conseil de guerre.

ART. 34. Défense de céler les prises. — Pénalités. — Conduite à tenir lorsqu'on ne peut pas amariner une prise.

ART. 35, 36, 37, 38. Règles relatives aux prisonniers de guerre.

Arrêté du 2 prairial. — ART. 61. Les capitaines qui auront fait des prises les amèneront ou enverront, autant qu'il sera possible, au port où ils auront armé; s'ils sont forcés par des causes majeures de conduire

ou d'envoyer leurs prises dans quelque autre port, ils seront tenus d'en prévenir immédiatement les armateurs.

Art. 67. Toutes les prises seront conduites dans les ports, sans pouvoir rester dans les rades ou aux approches de ces ports au delà du temps nécessaire pour leur entrée dans les mêmes ports.

Lorsque le capitaine d'un navire armé en course aura conduit une prise dans un des ports de France, il sera tenu d'en faire la déclaration au bureau de la douane.

[Il est enjoint au capitaine du navire capteur, par l'article 17 de notre ordonnance [1], d'amener sa prise, ou de l'envoyer, avec les prisonniers, au port de l'armement, à peine de perte de son droit, et d'amende arbitraire ; si ce n'est qu'il fût forcé par la tempête, ou par la crainte des ennemis, de relâcher en quelque autre port; auquel cas, il sera tenu d'en donner incessamment avis aux intéressés à l'armement.

Le fond de cet article se trouve tout de même dans les anciennes ordonnances de 1543, art. 28, et de 1584, art. 43. A la peine de la perte du droit du capitaine dans la prise et d'amende arbitraire, le tout au profit de l'amiral, elles ajoutaient même, aussi bien que l'arrêt du Conseil du 31 juillet 1666, la punition corporelle.

Les motifs de cette rigueur ont été, dans le principe, d'un côté, outre la crainte du pillage et du recélé des effets des prises, l'intérêt qu'ont les armateurs et leurs associés d'avoir leurs prises sous leurs yeux ; et, de l'autre, l'intérêt qu'a l'État à la conservation des prisonniers. Et comme ce double intérêt est toujours le même, il s'ensuit que les précautions prises par cet article 17 de notre ordonnance doi-

[1] Art. 17, ordonnance de 1681. « Enjoignons aux capitaines qui auront fait quelque prise de l'amener ou envoyer, avec les prisonniers, au port où ils auront armé, à peine de perte de leur droit, et d'amende arbitraire, si ce n'est qu'ils fussent forcés par la tempête ou par les ennemis de relâcher en quelque autre port, auquel cas ils seront tenus d'en donner incessamment avis aux intéressés à l'armement. »

vent également être observées aujourd'hui, autant que les circonstances pourront le permettre.

Si la prise est un peu considérable, le capitaine du corsaire la convoie ordinairement pour la mettre, autant qu'il est en lui, à couvert de la reprise; et, lorsqu'elle ne vaut pas la peine qu'il abandonne sa croisière pour la convoyer et l'amener lui-même, il y met une certaine quantité de ses gens, avec un officier de confiance, sous la direction duquel il l'envoie. (C'est ce que l'on appelle amariner une prise. L'officier qui conduit la prise se nomme chef de prise.)

Dans l'un ou l'autre cas, la règle est que la prise soit amenée ou envoyée au port de l'armement, à moins que la tempête ou la crainte des ennemis n'oblige de gagner un autre port, soit du royaume ou de quelque État allié ou neutre. Mais, dans le cas où la prise est conduite ailleurs qu'au port de l'armement, il faut que le capitaine du corsaire, ou, à son défaut, le chef de la prise, en donne incessamment avis aux intéressés à l'armement, en la personne de celui qui en a eu la direction en qualité d'armateur, soit pour son propre compte, soit par commission ; car c'est avec lui précisément qu'il doit correspondre.

Tout cela, comme il est aisé de le comprendre, est ainsi établi pour l'avantage des intéressés dans l'armement. Il est de leur intérêt, en effet, que la prise arrive dans le port d'où le corsaire est parti, soit parce qu'ils seront plus en état de la faire valoir et d'en tirer un meilleur parti ; soit parce qu'ils éviteront la commission, que, sans cela, il leur faudrait payer à celui qui, dans un autre port, ferait faire la décharge et la vente des effets de la prise.

Mais, comme il y aurait le plus souvent trop de danger à vouloir remplir exactement l'obligation de mener la prise dans le port de l'armement, l'usage s'est introduit depuis longtemps, et cela même du consentement des armateurs, d'amener ou d'envoyer les prises dans le premier port du royaume que l'on pourra aborder ; et si la tempête ou la crainte des ennemis fait préférer quelque port étranger, il n'y aura rien à imputer au capitaine du corsaire ou au chef

de la prise, pourvu qu'il donne avis, sans délai, au directeur de l'armement, de son arrivée dans le port où la prise aura relâché, et que là il attende les ordres que lui donnera ce directeur, après en avoir conféré avec ceux des associés à l'armement qui se seront trouvés à portée d'être consultés.

Soit que la prise ait relâché dans un port du royaume, autre que celui de l'armement, soit qu'elle ait abordé le port d'un prince allié et confédéré, ou celui d'une puissance neutre simplement, la nécessité d'en donner avis à l'armateur est toujours la même; car quoique, dans ce dernier port, la prise ne doive rester que vingt-quatre heures, ou qu'autant que la tempête continuera, parce qu'en cette partie notre article 14[1] est du droit commun des nations, il importe toujours également aux armateurs d'être instruits de l'événement, ne fût-ce que pour être par là en état de faire assurer la prise pour son retour dans le lieu de l'armement ou dans tel autre port qui sera par eux indiqué au capitaine ou au chef de prise.

Ainsi, dans quelque port que la prise ait relâché, l'avis aux armateurs est indispensable, afin qu'ils puissent prendre la résolution qui leur paraîtra la plus convenable; soit pour envoyer sur le lieu quelqu'un d'entre eux, ou quelque autre personne chargée de leurs pouvoirs; soit pour donner ordre au chef de la prise de la décharger, en observant les formalités requises, ou enfin de la conduire ailleurs; ce qui leur est également permis, lorsque la prise a relâché dans un port du royaume, nonobstant le danger de la reprise, puisque, depuis la suppression du dixième de M. l'amiral, il n'y a plus qu'eux, les invalides de la marine et les gens de l'équipage, qui aient intérêt à la chose.

[1] Art. 14, ordonnance de 1681. « Aucuns vaisseaux pris par capitaines ayant commission étrangère ne pourront demeurer plus de vingt-quatre heures dans nos ports et havres, s'ils n'y sont retenus par la tempête, ou si la prise n'a été faite sur nos ennemis. »

Au commencement de la présente guerre, presque toutes les puissances neutres ont déclaré qu'elles ne recevraient pas dans leurs ports, sauf les cas de danger par suite de l'état de la mer, les prises faites par les belligérants les uns sur les autres. Voyez les déclarations des puissances neutres.

Il s'ensuit de là que, pour raison du danger que la prise ne tombe entre les mains des ennemis, ni pour toute autre cause, les officiers de l'amirauté n'ont pas droit de la retenir dans le port où elle aura relâché, et qu'après que le capitaine leur aura fait sa déclaration, ils doivent lui laisser la liberté d'attendre les ordres de son armateur sur la destination de la prise, et, sur la représentation qu'il en fera, le laisser partir, sans aucune opposition de leur part, sous quelque prétexte que ce soit.

Cela peut faire d'autant moins de difficulté aujourd'hui, que, même pendant le temps que le dixième de M. l'amiral subsistait, ils devaient absolument en user de la sorte, et que leur ministère, en pareil cas, se bornait à établir un gardien sur la prise pour éviter le divertissement des effets. (Lettre sans date de M. le comte de Toulouse, confirmée par une autre de M. le duc de Penthièvre du 3 avril 1745.)

Si c'est dans un port allié que la prise a relâché, quoique la raison du danger de la reprise soit la même, et peut-être plus pressante encore, suivant la situation du port et les circonstances, il semblerait, à cause de l'uniformité de nos lois sur ce point, et de l'intérêt qu'a l'État, pour l'avantage du commerce de la nation et la conservation des droits du roi, que les prises soient amenées dans le royaume pour y être vendues ; il semblerait, dis-je, par ces motifs, qu'il y y aurait nécessité de faire revenir la prise dans le lieu de l'armement ou dans quelque autre port du royaume, à moins d'une permission expresse du roi de la décharger et vendre dans le port où elle a été obligée de relâcher.

Et ce qui conduirait à penser de la sorte, c'est que, durant le temps même de l'union la plus étroite entre la France et l'Espagne, c'est-à-dire dans la grande guerre pour la succession d'Espagne, terminée par la paix d'Utrecht, il fallut une convention particulière entre Louis XIV et le roi d'Espagne, son petit-fils, pour autoriser les Français et les Espagnols à mener et vendre leurs prises indifféremment dans tel port de l'une des deux puissances qu'ils jugeraient à propos, comme il résulte d'un décret du roi d'Espagne, du

13 avril 1704 ; et encore cet arrangement particulier dura-t-il assez peu, à cause de l'abus qui s'en faisait, comme le prouve un autre décret du même roi d'Espagne, du 1er décembre 1709.

Cependant, dans ce même cas d'une prise de relâche dans le port d'un prince allié et confédéré, s'il n'était question que de mettre les marchandises en sûreté, tant que le péril de la reprise durerait, rien n'empêcherait le capitaine du corsaire, ou le chef de la prise, de le faire, moyennant toutefois que la décharge se fît par des procès-verbaux en bonne forme, avec une désignation suffisante de la qualité et quantité des effets ; et à condition encore de recharger la prise et de la ramener dans un port du royaume, si l'on ne pouvait obtenir la permission du roi de la vendre dans celui de la relâche.

Au surplus, on ne pourrait même user de cette permission qu'en observant les formalités prescrites par notre ordonnance par-devant le consul français du lieu, qui serait alors chargé de faire la procédure requise ; sur laquelle procédure il s'agirait ensuite de faire juger la prise dans le royaume, c'est-à-dire au Conseil des prises à la manière accoutumée.

Et ce qui me confirme dans cette idée que, sans une permission du roi, la prise forcée de relâcher dans un port allié ne peut pas plus y être déchargée et vendue que dans un port neutre, quoiqu'elle y puisse rester tant qu'on le jugera à propos, c'est qu'un vaisseau armé en course, faisant une prise vers le Tropique, mais en deçà, il y a obligation tout de même de l'amener ou envoyer dans un port du royaume, et qu'il n'est pas permis de le conduire à nos îles de l'Amérique, si elle n'a été faite au delà du Tropique.

C'est ce qui fut décidé, pour la première fois, par un arrêt du Conseil du 12 novembre 1688, à l'occasion de la guerre avec les Hollandais ; et cela fut ainsi réglé pour les prises qui seraient faites tant sur les Hollandais que sur les forbans et interlopes.

A l'égard de celles qui seraient faites sous le Tropique et

au delà ; en même temps qu'il fut permis aux corsaires de les conduire à l'Amérique, il leur fut enjoint de les amener ou envoyer à la Martinique, pour y être la procédure faite par l'intendant de ladite île, et la prise jugée par lui avec un certain nombre d'autres juges. Par le même arrêt du Conseil du 12 novembre 1688, il fut fait défense de mener les prises dans aucune autre île de l'Amérique.

C'est que, dans ce temps-là, notre établissement à Saint-Domingue était si peu considérable, qu'il n'y avait pas d'autre intendant que celui de la Martinique. Depuis, les choses ont tellement changé de face, qu'il a été permis aux corsaires de conduire ou envoyer leurs prises faites au delà du Tropique ou à la Martinique, ou à Saint-Domingue, suivant l'occurrence. . . . . .

Au reste, ce n'est pas seulement aux capitaines des vaisseaux corsaires qu'il est enjoint d'amener ou d'envoyer leurs prises dans le port de l'armement, ou dans quelque autre du royaume, et qu'il leur est défendu de les envoyer en pays étrangers ; cela regarde tout de même les capitaines des vaisseaux du roi, s'il n'y en a une nécessité absolue (Ordonnance particulière du 6 juin 1674, confirmée par l'ordonnance générale du 15 avril 1689, liv. XXII, tit. Ier, art. 8, qui ajoute la défense de laisser les prises à la mer).

Il est bien extraordinaire qu'en Danemark il soit défendu, sous peine de la vie, de mener les prises ailleurs que dans un port du royaume (Art. 8 du règlement du 5 avril 1710).

Malgré tout ce qui vient d'être dit, par rapport à nous, il y a une grande quantité d'exemples, dans la présente guerre (la guerre de Sept-Ans), de prises faites par nos armateurs, qui, ayant été conduites dans des ports neutres, y ont été vendues sans difficulté. Il est évident que cela ne s'est fait qu'avec la permission du roi ; mais il y a apparence qu'il n'a pas fallu une permission particulière pour chaque prise, et que les circonstances ont engagé le gouvernement à fermer les yeux sur cette contravention à nos lois. En un mot, cela ne s'est pratiqué vraisemblablement qu'en conséquence d'une permission générale ou tacite.]

Arrêté du 2 prairial. — Art. 63. Le chef conducteur d'une prise qui, dans sa course, sera reprise par l'ennemi, sera jugé à son retour comme le sont, en pareil cas, les commandants des bâtiments de l'État.

Lorsqu'un croiseur amarine une prise, il place à bord de cette prise un commandant qui est chargé de la conduire dans un port français. Ce commandant se nomme chef ou conducteur de prise.

Notre article 63 dit qu'au cas où une prise amarinée par un croiseur est reprise avant son arrivée en France, le chef de prise sera jugé comme le commandant des bâtiments de l'État. C'est que le chef de prise n'est pas seulement chargé des intérêts du corsaire dont il est délégué. Dès qu'une prise est faite, l'État en prend, pour ainsi dire, possession, sauf à décider plus tard que la prise sera accordée au corsaire capteur, ou qu'elle sera restituée au capturé, ou bien encore qu'elle restera définitivement acquise à l'Etat. De plus, la caisse des invalides de la marine, qui est une institution nationale, a un droit sur chaque prise. On comprend, dès lors, que l'État ait un contrôle à exercer, d'abord dans l'intérêt de toutes les parties contendantes, ensuite dans celui des invalides de la marine, sur la conduite des chefs de prises. C'est pour que ce contrôle puisse être exercé que l'article 63 a été édicté. Tout chef de prise, qui laisse reprendre sa prise, doit comparaître devant un Conseil de guerre maritime pour justifier sa conduite.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 64. Il est défendu, conformément à l'ordonnance de 1681, sous peine de la vie, à tous individus faisant partie de l'état-major ou de l'équipage d'un corsaire, de couler à fond des bâtiments pris, et de débarquer des prisonniers sur des îles ou côtes éloignées, dans le dessein de celer la prise.

Et au cas où les preneurs, ne pouvant se charger du vaisseau pris ni de l'équipage, enlèveraient seulement les marchandises ou relâcheraient le tout par composition, ils seront tenus de se saisir des papiers et d'ame-

ner au moins les deux principaux officiers du vaisseau pris, à peine d'être privés de ce qui pourrait leur appartenir en la prise; même de punition corporelle, s'il y échet.

[Pour venir maintenant à l'obligation d'amener les prisonniers avec la prise, cela s'entend naturellement sans en relâcher aucun, en vue d'épargner la dépense de leur nourriture, ou pour quelque autre cause que ce soit, à moins qu'il n'y eût réellement du danger à les garder tous; parce que plus on fait de prisonniers, plus on affaiblit l'ennemi; et, d'ailleurs, c'est un moyen de racheter par voie d'échange nos gens prisonniers chez les ennemis.

Aussi de tout temps a-t-il été enjoint aux corsaires d'amener tous les prisonniers avec la prise (Ordonnance de 1400, art. 4, de 1543, art. 20, et de 1584, art. 33); et s'il y est dit simplement, de même que dans l'article 9 de la déclaration du 1er février 1650, qu'il suffira d'amener à terre deux ou trois des plus apparents, ce n'est que pour fixer le nombre de ceux qui doivent être interrogés par le juge sur le fait de la prise.

Cependant, lorsqu'entre deux États en guerre, il est convenu qu'on relâchera de part et d'autre les prisonniers qui seront faits sur mer, il est permis alors de ne se charger que des prisonniers nécessaires pour avouer la prise, et de renvoyer les autres par toutes les occasions qui se présenteront, soit par des vaisseaux neutres, soit par terre. Mais quand entre les deux Etats en guerre il n'y a d'échange que d'homme à homme, il y a obligation alors de retenir tous les prisonniers; ou si cela ne se peut, soit à défaut de vivres, soit pour autre juste cause (par exemple, si leur nombre embarrasse trop), il faut, ou en relâchant les prisonniers qu'on ne peut garder, les faire soumettre de faire faire leur remplacement par les commissaires de marine de leur nation, ou les amener en quelque port ami pour les remettre au consul français, qui se chargera de les faire passer en France (Ordonnances des 7 novembre 1703, et 11 mars 1705).

Comme par la déclaration du roi du 5 mars 1748, art. 3, confirmée par celle du 15 mai 1756, art. 2, il y a des récompenses promises par tête de prisonniers, aux officiers et équipages tant des vaisseaux du roi que des corsaires (aujourd'hui c'est l'article 26 de l'arrêté du 2 prairial an XI qui règle les gratifications accordées par tête de prisonniers), il y avait apparence que dorénavant les uns et les autres amèneraient le plus de prisonniers qu'il leur serait possible, pour profiter de ces gratifications, qui naturellement ne sont dues que pour chaque prisonnier effectif, sauf ceux qui auront été tués dans le combat, ou qui seront morts depuis, lesquels doivent être comptés comme les autres. Jamais l'amour du bien public et de l'État n'est plus vif et plus agissant que lorsque l'intérêt personnel s'y trouve joint.

Il était arrivé néanmoins, malgré cela, que des capitaines de corsaires avaient disposé sous différents prétextes, et sans y être autorisés, des prisonniers par eux faits, soit en les remettant à bord des bâtiments neutres qu'ils rencontraient, soit en les débarquant sur les côtes des puissances neutres où ils abordaient ; et ça été pour remédier à cet abus qu'il a été rendu une nouvelle ordonnance, en date du 4 octobre 1760, dont l'article 1er porte : « que tout capitaine, qui aura fait des prisonniers à la mer sera tenu de les garder à son bord, jusqu'au lieu de sa première relâche dans un port du royaume, sous peine de payer, pour chaque prisonnier qu'il aura relâché, 100 livres d'amende, qui sera retenue sur sa part aux prises ou sur ses gages. »

Mais parce qu'il y aurait quelquefois trop de danger à se charger de tous les prisonniers, ou que le défaut de vivres ne permettrait pas non plus de les garder, l'article second accorde la faculté au capitaine preneur, lorsque le nombre des prisonniers excédera le tiers de son équipage, d'embarquer le surplus de ce tiers, et même, dans le cas où il manquerait de vivres, un plus grand nombre, sur les navires des puissances neutres qu'il rencontrera à la mer ; en prenant, au pied d'une liste de prisonniers qu'il remettra de la sorte, une soumission signée du capitaine du bâtiment pris, et des

autres principaux officiers, par laquelle ils s'engageront de faire échanger et renvoyer un pareil nombre de prisonniers français de même grade, laquelle liste sera remise en original, à la première relâche dans un port du royaume, à l'intendant ou au commissaire de la marine, et dans les ports étrangers au consul de la nation française, pour être envoyée au secrétaire d'État ayant le département de la marine.

Il n'est point parlé en cet endroit de la nourriture des prisonniers, naturellement due à chaque bâtiment neutre qui se chargera de ces prisonniers: sans doute parce que cela est de droit et de toute justice.

Il est aussi permis, par l'article 3, aux capitaines corsaires qui relâcheront dans les ports des puissances neutres d'y débarquer leurs prisonniers, pourvu qu'ils en aient justifié la nécessité aux consuls ou autres chargés des affaires de France, dont ils seront obligés de rapporter une permission par écrit; et eux, en remettant les prisonniers aux consuls de la nation ennemie, en retireront un reçu, avec obligation de faire tenir compte de l'échange de ces prisonniers, par un pareil nombre de prisonniers français de même grade.

Au surplus, dans l'un et l'autre cas, suivant l'article 4 de la même ordonnance, les capitaines preneurs seront obligés, sans pouvoir s'en dispenser, sous quelque prétexte que ce puisse être, de garder à leur bord le capitaine, avec un des principaux officiers de l'équipage du bâtiment pris, pour les ramener dans les ports de France, où ils seront détenus aux frais du roi, pour servir d'otages jusqu'à ce que l'échange permis ait été effectué.

Ceci fait voir, ce semble, qu'il n'est pas vrai, comme quelques-uns le prétendent, que dès qu'un prisonnier ou un otage, en s'échappant ou autrement, a mis pied à terre chez une puissance neutre, il est absolument libre dès lors. A la vérité, il ne sera pas permis de le reprendre sans le consentement de cette puissance; mais elle manquerait aux lois de la neutralité, si elle refusait ce consentement. C'est une

suite de l'asile dû au navire dans lequel était le prisonnier ou l'otage.

Il serait aisé de celer une prise et d'en faire périr les preuves, en la coulant à fond, ou en la brûlant, et mettant ensuite les prisonniers à terre en quelque île ou côte éloignée, et ç'a été pour prémunir contre la tentation de commettre un crime aussi atroce, que notre ordonnance, dans l'art. 18, a fait défense, sous peine de la vie, à tous chefs, soldats et matelots, d'en user de la sorte en vue de celer les prises [1].

Des défenses aussi justes et aussi naturelles n'avaient pas non plus échappé à nos anciennes ordonnances; comme on le peut voir dans celles de 1400, art. 7; de 1517, art. 5; de 1543, art. 22; et de 1584, art. 35. La peine de la vie n'y était pas, à la vérité, distinctement décernée, quoiqu'on y supposât les prisonniers noyés; mais en disant *justice et punition, telle qu'elle soit exemple à tous autres*, cela revenait au même.

Il faut prendre garde, néanmoins, qu'il ne s'agit point ici du vol qui serait fait par les gens du corsaire de quelques effets de la prise, soit en les cachant dans leur vaisseau, soit en les mettant furtivement à terre, en quelque endroit écarté et secret. C'est bien un crime qui mérite punition, et que les anciennes ordonnances semblent confondre avec les deux cas exprimés par notre art. 18; mais il n'en doit pas moins être distingué, pour n'être sujet qu'à la peine portée par l'art. 20. Dès qu'il ne sera pas accompagné de circonstances capables de convaincre les gens du corsaire d'avoir tenté de faire périr les preuves de la prise, soit en coulant à fond le navire pris, soit en se défaisant des prisonniers et en les mettant à terre dans des lieux écartés et peu fréquentés, car ce n'est que dans ces deux cas que la peine de mort est prononcée; mais aussi elle est encourue par là, sans examiner si les prisonniers ont péri réellement ou non, et

[1] Art. 18 de l'ordonnance de 1681. « Faisons défense, à peine de la vie, à tous chefs, soldats et matelots, de couler à fond les vaisseaux pris, et de descendre les prisonniers en des îles ou côtes éloignées, pour céler la prise. »

à plus forte raison si on leur a ôté la vie, en les noyant ou les tuant, autrement que dans la chaleur du combat.

En un mot, notre art. 18 n'a pour objet que le recélé de la prise, abstraction faite du sort des prisonniers, et c'est à ce crime de recélé qu'il a attaché la peine de la vie. Ainsi, de quelque manière que le recélé soit commis, la peine sera encourue, quoique les moyens indiqués par notre article n'aient pas été employés. Par exemple, si, au lieu de couler la prise à fond ou de la brûler, elle a été vendue en pleine mer ou à terre sans nécessité, et sans en avoir ensuite fait la déclaration au greffe de l'amirauté à l'arrivée du corsaire; ou si, au lieu de descendre les prisonniers sur une côte éloignée, le corsaire les a remis à quelque capitaine de navire de leur nation ou de toute autre.

Une prise embarrasse quelquefois de manière qu'il y aurait de l'imprudence à s'en charger, avec les prisonniers, pour la conduire ou l'envoyer en lieu de sûreté. Il est aussi des cas où il convient mieux de relâcher la prise, moyennant composition, pour ne pas interrompre la course.

Les cas de la première espèce sont, par exemple, lorsque la prise est si délabrée par le combat, ou par les coups de mer qu'elle a essuyés, qu'elle fait assez d'eau pour faire craindre qu'elle ne coule bas; lorsque le navire pris marche si mal qu'il expose l'armateur corsaire à la reprise : ou lorsque le corsaire, ayant aperçu des vaisseaux de guerre ennemis, se trouve obligé de prendre la fuite, et que sa prise la retarde trop, ou fait craindre une révolte.

Les cas de la seconde espèce sont, outre le péril de la reprise par l'éloignement du corsaire de tout port du royaume, lorsque la prise est de peu de valeur ou trop peu considérable pour mériter d'être convoyée ou envoyée dans un lieu de sûreté, surtout s'il fallait, pour l'envoyer, affaiblir l'équipage du corsaire au point de ne pouvoir plus continuer la course avec succès, et cela arriverait nécessairement, si le corsaire avait déjà fait d'autres prises qu'il eût envoyées.

Dans tous ces cas et autres semblables, il est permis aux

preneurs, par l'art. 19 de notre ordonnance[1], ou d'enlever les marchandises de la prise en tout ou partie, en relâchant le navire, ou mieux en y mettant le feu, ou en le coulant à fond, suivant l'ordonnance du 2 décembre 1693, après en avoir retiré tous les prisonniers (car la défense de couler à fond, portée par l'art. 18, n'est que pour le cas où cela se ferait en vue de celer la prise), ou de rançonner le navire et sa cargaison par composition avec le capitaine et l'équipage du navire pris.

Mais, d'une ou d'autre manière, il faut, aux termes de cet article, se saisir des papiers de la prise, et emmener au moins les deux principaux officiers du vaisseau pris, le tout sous peine de privation de tout droit dans la prise, même de punition corporelle s'il y échoit.

Le motif de ces précautions, et des peines indiquées par cet art. 19, est de prévenir les soustractions qui pourraient être faites, en pareil cas, d'une partie des effets de la prise. Ce ne serait pas alors celer la prise en entier, comme dans l'article précédent; mais ce serait la diminuer ou l'affaiblir plus ou moins, et c'est pour cela que notre article n'ajoute la peine corporelle qu'avec cette restriction : *s'il y échoit;* ce qui doit dépendre des circonstances et de la quantité et valeur des choses soustraites.

Toutes les fois qu'il y a enlèvement des effets, sans composition avec le capitaine du navire pris, il y a nécessité, non-seulement de se saisir des papiers, mais encore d'amener deux des principaux officiers de la prise, ce qui comprend nécessairement le capitaine.

Mais, en cas de rançonnement, et le capitaine et les papiers doivent être relâchés. L'usage s'est même introduit de ne plus amener qu'un otage au lieu de deux, comme il sera observé dans la suite, et cet usage a été autorisé par le

[1] ART. 19 de l'ordonnance de 1681. « Et au cas où les preneurs, ne pouvant se charger du vaisseau pris ni de l'équipage, enlèveraient seulement les marchandises, ou relâcheraient le tout par composition, ils seront tenus de se saisir des papiers, et d'amener au moins les deux principaux officiers des vaisseaux pris, à peine d'être privés de ce qui leur pourrait appartenir en la prise, même de punition corporelle, s'il y échoit. »

dernier règlement rendu sur cette matière, le 27 janvier 1706, art. 6, en dérogeant, en cette partie, à la disposition de l'art. 19 de notre ordonnance.

Au surplus, notre article dit : *les preneurs*, pour faire entendre que ce n'est pas au capitaine seul du corsaire à régler despotiquement ce qu'il y aura à faire en pareille occurrence. En effet, la raison veut qu'il n'agisse en cela, comme en tout ce qui concerne la course et l'intérêt commun, que de l'avis des principaux de l'équipage; à l'effet de quoi il doit être dressé procès-verbal, chaque fois, des résolutions qui seront prises; et en cas d'enlèvement de quelques marchandises de la prise, il en doit être fait un inventaire pour en constater l'espèce et la quantité, et ensuite le capitaine en doit faire sa déclaration dans son rapport devant les officiers de l'amirauté.]

Dans ce qui précède, Valin dit qu'il n'est pas défendu de brûler ou de couler les navires capturés, que si le croiseur, en agissant ainsi, veut celer sa prise. Ce que Valin disait sous l'empire de l'ordonnance de la marine, nous devons le dire aujourd'hui sous l'empire de l'arrêté de prairial, qui a conservé les mêmes expressions. D'ailleurs, un fait récent nous prouve que c'est ainsi que notre art. 64 est entendu et appliqué. Nous trouvons, dans un rapport adressé par l'amiral Hamelin au ministre de la marine, le 1er mai 1854, que deux caboteurs russes, capturés par des bâtiments de guerre français, ont été coulés : probablement ils ne valaient pas la peine d'être amarinés[1]. Ici, comme en matière criminelle, c'est l'intention que l'on considère. Si cette intention est frauduleuse, c'est le cas d'appliquer la peine portée par notre article; si elle est innocente, le fait par le capteur d'avoir coulé ou brûlé le navire capturé ne peut donner lieu à aucune poursuite.

La peine portée par l'art. 64 sera prononcée par les tribunaux criminels maritimes, car l'art. 31 de notre arrêté de prairial dit que les crimes commis par les corsaires seront punis comme s'ils appartenaient à l'armée navale.

[1] Voyez le *Moniteur* du 21 mai 1854.

CONSEIL DES PRISES. — 19 *thermidor an VIII.*

LA CAROLINE, *contre* LA NANCY.

Tout capitaine qui fait une prise doit l'amariner, ou, dans le cas d'impossibilité, prendre à son bord un ou deux hommes de l'équipage capturé.

S'il ne s'est pas conformé à ces règles, les valeurs qu'il a prises sur le navire capturé doivent être déposées dans les caisses de l'Etat, pour être consignées à son profit, si la capture est jugée valable.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Duviella, capitaine du navire *la Caroline*, de Bordeaux, expose qu'étant en mer, par la latitude de 21 degrés 40 minutes nord, et par 62 degrés 30 minutes de longitude occidentale, méridien de Paris, il rencontra un navire sous pavillon..... qui lui tira un coup de canon à boulet ; qu'obligé d'engager le combat, il força ce navire à amener pavillon. Alors, il se rendit à bord pour visiter les papiers ; il découvrit une lettre de marque du Président des Etats-Unis d'Amérique. Le navire dont il s'agit est *la Nancy*, de Boston, capitaine Lewis Young ; il avait douze hommes d'équipage ; il était armé en marchandises. Selon le procès-verbal de capture, le capitaine Duviella fit jeter à la mer douze canons de 8, en bois, et les autres menues armes et munitions ; il ne laissa à bord qu'un seul canon en fer : il s'empara de 167 dents de morfil, et d'environ 219 onces anglaises de poudre d'or ; et comme, dit-on, le navire manquait de vivres, nous lui avons donné un baril de biscuit.

« Le capitaine Duviella fait observer qu'il ne put amariner le navire pour le conduire dans un des ports français, attendu la faiblesse de son propre équipage et la distance des lieux, et qu'en conséquence, il permit au navire américain de continuer sa route.

« Le capitaine Duviella termine son procès-verbal de capture, en disant : Nous nous sommes crus d'autant plus fondés à nous conduire ainsi envers le brigantin *la Nancy*, qu'il a été l'agresseur et qu'il y a eu, en dernier lieu, près de la Guadeloupe, un combat très-opiniâtre, entre la frégate américaine *la Constellation* et la frégate française, *la Vengeance* ; que ce fut cette première qui vint attaquer la nôtre ; ce qui prouve que les Etats-Unis d'Amérique sont portés à guerroyer contre la France, chaque fois que l'occasion s'en présente.

« Le procès-verbal de capture est signé par le capitaine Duviella, par ses officiers, et par quelques hommes de l'équipage : nous y lisons que le capitaine américain fut interpellé de signer, et qu'il refusa.

« Le capitaine Duviella, arrivé à Bordeaux, le citoyen Sauvage, son armateur, présenta le 8 floréal an VIII, au commissaire principal de la marine, à Bordeaux, une pétition tendante à faire prendre l'interrogatoire du capitaine et des officiers dudit navire, sur les circonstances de la prise, afin d'en obtenir la condamnation.

« Le commissaire principal de la marine renvoya au citoyen Vallombreuse fils, pour recevoir, à bord de *la Caroline*, la déposition du capitaine Duviella et procéder à l'interrogatoire ordonné par la loi du 3 brumaire, an IV, en présence de qui de droit. En exécution de cette ordonnance, le citoyen Vallombreuse fils, assisté du visiteur de

douanes, et de Joseph Duviella, fondé de pouvoirs de l'équipage, et muni de la lettre de marque de *la Caroline*, se transporta à bord dudit navire, pour y remplir la mission qui lui était donnée.

« Il reçut la déclaration du capitaine, qui ne fut que la répétition du procès-verbal de capture. Le capitaine lui remit l'acte de propriété du navire *la Nancy*, sa lettre de mer, son passe-port, la lettre de marque trouvée sur le navire américain, et le procès-verbal de capture. Le citoyen Vallombreuse interpella alors le capitaine de déclarer pourquoi il ne s'était pas conformé à l'art. 4 de l'ordonnance du 4 octobre 1760, qui prescrit que les capitaines preneurs seront obligés, sans pouvoir s'en dispenser, de garder à leur bord le capitaine avec un des principaux officiers pris, pour les amener dans les ports de France.

« Le capitaine Duviella répondit à cette interpellation que, n'ayant point amariné la prise à cause de la faiblesse de son équipage, et ne pouvant pas la rançonner, il devait, relâchant le navire, relâcher avec lui tout l'équipage; d'ailleurs, il n'y avait à bord que deux officiers, et si le déclarant en avait privé le bâtiment, il eût été dans l'impossibilité de se rendre au lieu de sa destination. Cette déclaration fut lue à tous les autres hommes de l'équipage, qui la déclarèrent contenir vérité. Toute cette procédure a été envoyée au secrétariat du Conseil, et il s'agit de prononcer.

« Tout navire se prétendant neutre, mais porteur d'une lettre de marque, est-il, par cela seul, de bonne prise? Cette question est entièrement subordonnée aux circonstances; elle dépend des relations qui existent entre la nation à laquelle le navire appartient et celle qui est intéressée à contester ou à reconnaître sa neutralité.

« En général, des lettres de marque expédiées hors du fait de la guerre, ne sont point, par elles-mêmes, des actes hostiles, à moins que les porteurs de ces lettres n'en fassent un usage offensif, ou qu'elles soient déclarées et reconnues offensives par la puissance publique, qui est seule arbitre souverain de l'intérêt d'Etat.

« La lettre de marque, trouvée à bord du navire *la Nancy*, est donc une chose à laquelle je ne m'arrêterai pas; mais s'il était vrai que le capitaine de ce navire eut, sans y être provoqué, tiré un coup de canon à boulet, tout changerait de face. Un tel acte d'agression autoriserait la prise, puisque la simple résistance d'un navire neutre est, d'après l'ordonnance de la marine, un juste motif de capture.

« Le procès-verbal du capteur suppose cet acte hostile d'agression. Il n'est point contredit, et il ne peut l'être, vu que le capitaine américain sur lequel la prise a été faite a continué sa route avec tout son équipage.

« En l'état des choses, on ne peut donc avoir d'autre instruction que celle que nous trouvons dans le procès-verbal de capture; c'est-à-dire, que celle que nous recevons d'une des parties, en l'absence de l'autre.

« Dans les occasions semblables, on prononce par défaut dans les tribunaux ordinaires, et toutes les présomptions sont contre la partie qui ne comparait pas : cette forme de procéder est étrangère à une justice administrative, comme celle du Conseil des prises. D'ailleurs, si, dans les affaires ordinaires, le défaillant est toujours suspect, parce que c'est toujours librement et par sa faute qu'il ne comparait pas, peut-on concevoir les mêmes soupçons contre un capturé qu'un acte de force retient ou qu'un acte de force renvoie?

« Cela posé, je pense qu'en l'absence du contradicteur naturel et légitime, auquel cette absence ne peut être imputée à faute, on doit

faire une attention plus particulière à la conduite du capitaine capteur, et aux faits que son procès-verbal nous offre.

« Or, dans l'hypothèse actuelle, je vois que le capitaine Duviella a contrevenu à tous les règlements. Il n'a point amené la prise entière, et il le devait, si la chose n'était pas impossible. Dans le cas d'une trop grande difficulté pour l'amarinage du navire, les lois lui faisaient un devoir d'amener avec lui un ou plusieurs hommes de l'équipage : il a également négligé cette précaution importante ; il s'est réduit à s'emparer des matières les plus précieuses, et, pour tout le reste, il a laissé partir librement les hommes et les choses. Vainement cherche-t-il à justifier ces procédés vraiment étranges.

« S'il faut l'en croire, la faiblesse de son propre équipage ne lui permettait pas d'amariner le navire américain, et il ne pouvait non plus prendre à son bord des hommes de ce navire, parce qu'il n'aurait pas eu de quoi les nourrir.

« Mais il est convenu qu'il n'y avait que douze hommes d'équipage sur le navire *la Nancy*, et qu'il y en avait environ vingt sur le navire français. D'autre part, il résulte du procès-verbal de capture que le navire français était le plus fort ; qu'il a eu tout l'avantage dans le combat, et que le capteur a fait jeter à la mer tous les canons, les menues armes et les munitions qui étaient à bord du navire américain ; on avait donc toute la force requise pour se rendre absolument maître de ce navire, ou du moins pour le faire marcher sous le canon du capteur. Pourquoi ne l'a-t-on pas fait ? Pourquoi ne l'a-t-on pas même entrepris ?

« Désespérait-on de pouvoir emmener le navire ? Pourquoi ne pas emmener un ou plusieurs hommes de l'équipage ? Nous manquions de vivres, répond le capteur, et, de plus, si nous avions ôté un ou deux hommes du navire américain, il aurait été impossible que ce navire eût pu continuer sa route. Le prétendu défaut de vivres n'est qu'un prétexte, démenti par le procès-verbal de capture ; car nous lisons, dans ce procès-verbal, que le capteur gratifia l'équipage américain d'un baril de biscuit : cet acte généreux prouve que l'on pouvait être libéral sans danger.

« Dire qu'en ôtant un ou deux hommes du navire américain, on exposait ce navire à ne pouvoir plus continuer sa route, c'est proposer une objection qui décèle toute la mauvaise conduite du capitaine Duviella. En effet, il est évident qu'un navire dont on ne pouvait extraire un seul homme, sans le mettre dans l'impossibilité d'arriver à sa destination, était dans le cas d'être plus facilement amariné que tout autre.

« Les contraventions du capitaine Duviella sont donc clairement manifestées par les efforts mêmes que l'on fait pour les pallier. Elles sont de nature à choquer les principes de notre droit politique, et à mériter des peines à celui qui s'en est rendu coupable.

« Quand nos lois ont ordonné à un capteur de conduire toutes les prises dans un port de France, ou, en cas d'impossibilité, d'emmener au moins quelques hommes de l'équipage du navire, elles ont eu plusieurs objets en vue. D'abord, elles ont voulu éclaircir les circonstances qui pouvaient faire prononcer la validité ou l'invalidité de la capture ; circonstances qui ne peuvent être vérifiées qu'en présence des deux parties, et qui, conséquemment, demeurent dans l'obscurité, quand le capitaine français se montre seul, et qu'il n'a point de contradicteur : elles ont voulu encore prévenir les fraudes que les capteurs peuvent se permettre en mer, soit au préjudice de la République, en relâchant des

propriétés ennemies, moyennant un certain prix, soit au préjudice des neutres, en les inquiétant par des rançons arbitraires; enfin, elles ont voulu rendre les négociations plus faciles et plus avantageuses dans les échanges de prisonniers, par l'obligatiou imposée aux capitaines capteurs de prendre et de garder à leur bord tous les hommes qu'ils peuvent emmener.

« Ces grandes considérations ont été méconnues par le capitaine Duviella. La capture partielle qu'il s'est permise d'une certaine quantité d'effets précieux sans amener aucun homme de l'équipage américain, ne peut être rangée que dans la classe dea rançons faites en pleine mer, et prohibées avec sévérité par tous les règlements; car il y a rançon toutes les fois qu'un navire est rendu libre, moyennant le payement ou la cession d'une certaine valeur en argent, en effets ou en marchandises.

« Des actes illicites et prohibés ne peuvent devenir des moyens légitimes d'acquérir. Donc, le capitaine Duviella ne peut avoir aucun droit sur les effets pris : j'ajoute qu'il devrait être déchu de tout droit, s'il avait pu en acquérir quelqu'un : cette déchéance, encourue par ses contraventions, est formellement prononcée par l'art. 19 du titre X du livre III de l'ordonnance de la marine de 1681.

« Au reste, les contraventions du capitaine Duviella ont cet autre effet qu'elles affaiblissent beaucoup la foi due à son procès-verbal. Un capitaine qui n'observe pas lea lois perd le caractère public qu'il ne peut tenir que d'elles : en les violant, il cesse d'être leur ministre, et dès lora ses rapports ne sont plus que des déclarations suspectes, qui ne sauraient lier la foi publique. On est donc autorisé à ne pas accorder une pleine croyance au procès-verbal de capture.

« En confrontant d'ailleurs ce procès-verbal avec lui-même, nous y découvrons des circonstances frappantes d'invraisemblance. Comment supposer que le capitaine américain ait été l'agresseur, lorsque sur treize canons il en avait huit de bois sur son navire? Comment croire qu'il ait été assez inconsidéré pour attaquer, lorsqu'il était même trop faible pour se défendre ? Tout cela répugne au bon sens et à la raison.

« Je ne reviendrai plus sur les autres inconséquences que le procès-verbal renferme, et dont j'ai déjà rendu compte ; mais je dirai que l'ensemble de ces inconséquences est bien capable de nous faire suspecter la sincérité de l'acte, d'autant mieux que le capturé a refusé d'y apposer sa signature.

« Si du moins les procédures faites dans les ports où les marchandises capturées ont été emmenées étaient régulières et légales, nous pourrions avoir quelque confiance dans les choses qui nous ont été exposées ; mais ces procédures ne nous offrent qu'un résultat que les lois ne peuvent avouer. A peine fait-on un seul interrogatoire au capitaine capteur. Les hommes de l'équipage ne sont pas même interrogés ; car je ne puis donner le nom imposant d'*interrogatoire* à la demande simplement faite à ces hommes, ai le rapport de leur capitaine *contient vérité*. D'après le règlement du 3 brumaire, il aurait fallu les interroger séparément et avec attention sur les diverses circonstances de la prise, puisqu'on avait écarté tout contradicteur, en n'emmenant aucun homme de l'équipage américain. Toutes ces précautions sont négligées, et il semble qu'on cherche d'autant moins à s'instruire qu'ou devrait sentir davantage le besoin d'être instruit. Il y a donc au moins doute sur le fait principal de la capture. La seule chose qui ne soit pas douteuse, c'est la déchéance encourue par le capitaine Duviella. Quelqu'instruction qui

puisse survenir dans la suite, les lois déclarent ce capitaine *privé* de tous droits aux effets capturés. Mais la sagesse et l'équité du Conseil demandent que l'on ne prenne aucun parti définitif sur la validité ou l'invalidité de la prise considérée en soi. Mon ministère doit veiller sur l'intérêt des absents, surtout quand leur absence n'est pas volontaire, et que la distance des lieux ne permet pas à ces absents de réclamer et de se faire entendre quand ils le veulent.

« Je ferai observer au Conseil que l'équipage ne peut être en souffrance dans l'hypothèse de la cause, puisque, le navire français n'étant point armé en course, les hommes de l'équipage étaient payés au mois, et n'avaient aucune part aux prises. Je n'ai donc point à m'occuper de ce qui les concerne.

« Par ces considérations, je conclus à ce que les marchandises capturés soient laissées à la disposition du gouvernement, pour en user, le cas échéant, selon droit et justice : le capteur demeurant privé de toute participation ou de tout droit auxdites marchandises.

« Délibéré le 19 thermidor an VIII.

« *Signé*, PORTALIS. »

Le CONSEIL, faisant droit sur les conclusions du commissaire du gouvernement, décide que les marchandises et objets déclarés par le capitaine Duviella, capitaine du navire *la Caroline*, de Bordeaux, avoir été par lui pris sur ce bâtiment, *la Nancy*, de Boston, sans avoir amené avec lui aucun homme de l'équipage dudit bâtiment, sont laissées à la disposition du gouvernement, pour en user, le cas échéant, selon droit et justice; le capteur demeurant privé de toute participation et de tout droit auxdits effets et marchandises.

CONSEIL DES PRISES. — 7 *fructidor an IX.*

Lorsqu'un corsaire ne peut pas amener sa prise en France, il doit au moins prendre à son bord deux des principaux officiers du navire capturé, sans quoi la prise est adjugée à l'Etat.

Il ne doit pas en être ainsi quand le navire capturé avait un équipage tellement faible qu'il n'eût pas pu manœuvrer si on lui eût enlevé deux hommes.

LE CHÉRI *contre* LA RÉSOLUTION.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« Les papiers pris à bord du navire *la Résolution*, ainsi que cela est établi, constatent que la cargaison est de fabrique ennemie, d'expédition et de propriété anglaise; nul doute, par conséquent, sur la validité de la prise, si elle eût été conduite dans un des ports de la République ou de ses alliés.

« Mais l'art. 19 du titre des prises de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 dispose que lorsque les preneurs, ne pouvant se charger du vaisseau capturé ni de l'équipage, enlèveraient seulement les marchandises, ils seront tenus de se saisir des papiers et d'amener au moins les deux principaux officiers du vaisseau pris, à peine d'être privés de ce qui pourrait leur appartenir en sa prise.

« La première disposition de cet article a été remplie et exécutée par le capitaine du *Chéri*, comme je viens de le dire; mais il est contrevenu

à la deuxième, qui veut que le capteur amène avec lui deux hommes au moins du navire capturé.

« Cette contravention peut elle, doit-elle faire déclarer comme piraterie l'action du capitaine du corsaire, et, par suite, faire confisquer, au profit de la caisse de la marine, les 19,731 fr. qui ont été le produit des objets pris? Voilà toute la question. Le capitaine du *Chéri* allègue, pour justifier sa conduite, qu'il n'a manqué d'amener sa prise que par la crainte d'être pris lui-même, ou tout au moins de perdre les hommes qu'il eût mis sur le vaisseau *la Résolution*, lequel ne pouvait éviter le bâtiment qui courait sur lui. Il ajoute qu'ayant reconnu que l'équipage était d'une nation neutre, et très-faible en nombre, des motifs d'humanité l'ont empêché de lui soustraire des hommes dont la perte lui pouvait rendre toute manœuvre impossible.

« Ce motif, très-louable sans doute par sa nature, serait admissible si l'on en administrait la preuve ; mais cette preuve manque, puisque, dans les pièces produites, on ne trouve pas le rôle d'équipage du navire *la Résolution* Il faut donc en croire le capitaine du *Chéri* sur sa parole.

« J'avoue que je ne forme aucun doute à cet égard quand je le vois saisi de toutes les pièces de bord de *la Résolution*, qui constatent que sa cargaison était anglaise ; et quand je considère que, d'après les papiers, il n'avait rien à craindre des déclarations qu'eussent pu faire, devant l'autorité compétente, les deux hommes de *la Résolution*, qu'il eût fait passer à bord du *Chéri*.

« Quant au premier motif, c'est-à-dire la crainte de tomber entre les mains d'un ennemi supérieur en force, je le répète, il est constaté par le procès-verbal, rapporté en mer le 29 frimaire an IX, et par l'interrogatoire de l'équipage du *Chéri*, qu'un navire ennemi, de force supérieure, dirigeait sa course vers le corsaire français ; et alors, qui pourrait faire aucun reproche au capitaine du *Chéri* d'avoir cherché à éviter le danger ?

« Dans l'impossibilité d'enlever toute la cargaison anglaise, il a du moins pris tout ce qu'il pouvait prendre ; il a fait à l'ennemi tout le mal qu'il pouvait lui faire, et cette conduite est celle d'un bon Français.

« D'après ces considérations, je conclus à ce que la portion de cargaison anglaise capturée sur le vaisseau suédois *la Résolution* soit déclarée de bonne prise, et, en conséquence, à ce que la somme de 19,713 livres tournois, provenant de la vente de ladite portion de cargaison, soit restituée aux armateurs de la goëlette *le Chéri*. »

Du 7 fructidor an IX. Décision du Conseil des prises, qui valide la prise d'une partie de la cargaison du navire suédois *la Résolution* et l'adjuge aux armateurs, capitaine et équipage du corsaire français *le Chéri*.

Nous plaçons ici quelques articles de l'arrêté de prairial, relatifs aux prisonniers de guerre et aux obligations que la loi impose aux croiseurs en ce qui les concerne. Ces articles, empruntés presque textuellement aux ordonnances du 7 novembre 1703, du 4 octobre 1760 et à l'arrêté du 5 vendémiaire an VI, sont suffisamment clairs. Toute explication serait donc oiseuse; nous nous bornerons à transcrire le texte de la loi.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 35. Tout capitaine de navire armé en guerre, qui aura fait des prisonniers à la mer, sera tenu de les garder jusqu'au lieu de sa première relâche dans un port de France, sous peine de payer, pour chaque prisonnier qu'il aura relâché, cent francs d'amende au profit de la caisse des invalides de la marine, laquelle sera retenue sur ses parts de prises ou salaires, et prononcée par le Conseil des prises.

Art. 36. Lorsque le nombre des prisonniers de guerre excédera celui du tiers de l'équipage, il est permis au capitaine preneur d'embarquer le surplus de ce tiers, et, dans le cas où il manquerait de vivres, un plus grand nombre, sur les navires des puissances neutres qu'il rencontrera à la mer, en prenant, au bas d'une liste des prisonniers ainsi débarqués, une soumission signée du capitaine du bâtiment pris, et des autres principaux prisonniers, portant qu'ils s'engagent à faire échanger et renvoyer un pareil nombre de prisonniers français de même grade, laquelle liste originale sera remise à la première relâche dans les ports de France, et, dans les ports étrangers, au commissaire des relations commerciales de la République française.

Art. 37. Il est permis aux capitaines qui relâcheront dans les ports des puissances neutres d'y débarquer les prisonniers de guerre qu'ils auront faits, pourvu qu'ils en aient justifié la nécessité aux agents de la République, dont ils seront obligés de rapporter une permission par écrit, lesquels remettront lesdits prisonniers au commissaire de la nation ennemie, et en tireront un reçu, avec obligation de faire tenir compte de l'échange desdits prisonniers par un pareil nombre de prisonniers français de même grade.

Art. 38. Dans l'un et l'autre cas, les capitaines preneurs seront obligés, sans pouvoir s'en dispenser sous quelque prétexte que ce puisse être, de garder à leur bord le capitaine avec un des principaux officiers de l'équipage du bâtiment pris, pour les ramener dans les ports de France, où ils seront retenus pour servir

d'otages, jusqu'à ce que l'échange promis ait été effectué.

SECTION II. — Rançons.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 39, 40 et 47. Des rançons. — Navires qui peuvent être rançonnés. — Quand un capitaine corsaire peut rançonner. — Du cas de rançon illégale.

Art. 41. Du cas où les armateurs autorisent par mandataire le capitaine à rançonner.

Art. 42. Les traités de rançon doivent être conformes à un modèle rédigé par le gouvernement.

Art. 43. Des otages.

Art. 44. Des bâtiments rançonnés une première fois. — De leur sort lorsqu'ils sont repris une seconde.

Art. 45. Formalités à remplir au retour d'une croisière dans laquelle on a rançonné.

Art. 46. De l'interrogatoire des otages et de l'équipage. — Du contrôle exercé par les administrateurs de la marine.

Art. 48. Peines contre l'abus de confiance du capitaine.

Art. 49. Compétence du Conseil des prises contre les capitaines délinquants.

Art. 50. Les rançons doivent être jugées comme les prises.

Nous avons vu, dans la section précédente, que tout croiseur, après avoir fait une prise, doit, en règle générale, la conduire ou l'envoyer dans un port de l'Empire. Nous avons fait observer en même temps que, dans certains cas, cette règle souffrait des exceptions. Comme la matière des rançons est une matière à l'égard de laquelle il est fait exception à cette règle, nous en traiterons ici, pour placer l'exception à côté de la règle.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 39. Il est expressément défendu à tous capitaines de bâtiments armés en course, ou en guerre et marchandises, de rançonner à la mer aucun bâtiment muni d'un passe-port émané d'une puissance neutre, lors même que ce passe-port serait suspecté de simulation, ou pourrait être considéré comme illégal ou expiré.

Ils ne pourront même rançonner un bâtiment évidemment ennemi, sans l'autorisation de leurs armateurs et autres formalités préalables ci-après indiquées; et ne sera, à cet égard, considéré comme évidemment ennemi, que le bâtiment naviguant avec un passe-port émané d'une puissance ennemie.

Art. 40. Les armateurs qui voudront autoriser les capitaines de leurs corsaires à rançonner les bâtiments ennemis qu'ils auront arrêtés, en feront la déclaration par écrit à l'administrateur de la marine préposé à l'inscription maritime dans le port de l'armement, et demanderont à cet administrateur le nombre de traités de rançon qu'ils voudront remettre auxdits capitaines.

Art. 47. Les capitaines qui, sans y être autorisés par leurs armateurs, et sans avoir reçu, avant leur départ, des traités de rançon, se permettront de rançonner à la mer des bâtiments même évidemment ennemis, et les capitaines qui, munis de ces autorisations et traités, en auraient abusé en rançonnant des bâtiments naviguant avec des passe-ports de puissances neutres, seront destitués de leur commandement : ils feront une campagne d'un an sur les bâtiments de l'Etat, à la plus basse paye de matelot, seront privés de leurs salaires et parts de prise, et déclarés incapables de jamais commander aucun navire armé en course, ou en guerre et marchandises.

A l'égard des rançons illégalement exigées, elles seront rendues aux rançonnés, s'ils justifient de leur neutralité, même avec dommages-intérêts, auxquels l'armateur pourra être condamné solidairement; et, dans le cas contraire, elles seront confisquées au profit de la caisse des invalides de la marine.

[On ne voit, dans nos anciennes ordonnances, aucune trace de l'usage des rançons; il n'y en est parlé que relativement aux avanies qui étaient faites par les corsaires, tant aux Français qu'aux amis et alliés en les rançonnant et les mettant à contribution ; et cela ne présente que l'idée du crime de piraterie, au lieu qu'il s'agit ici d'une composition volontaire pour le rachat de la prise, que l'on suppose légitimement faite.

Notre ordonnance de la marine est la première loi que l'on connaisse qui ait permis de rançonner une prise, au lieu de l'amener.

C'est qu'avant ce temps-là le commerce avait des bornes fort étroites, et qu'il n'était pas encore bien établi, entre les nations en guerre, que, de part et d'autre, on payerait les sommes portées par les billets de rançon comme dettes légitimes.

Au fond, cette pratique de traiter et composer de la prise avec l'ennemi paraît d'abord moins avantageuse à l'État et aux intéressés dans l'armement que celle d'amener la prise. A l'Etat, parce qu'il est privé par là de tous les prisonniers qui sont relâchés; ce qui, en diminuant les échanges, l'affaiblit, et entretient d'autant les forces de l'ennemi. A l'État et aux intéressés dans l'armement, tout ensemble, parce que le prix de la rançon est toujours fort au-dessous de la valeur de la prise, ce qui prive le commerce de la nation et les intéressés du surplus de la valeur de la prise, en même temps que la ferme du roi de ses droits sur le prix des marchandises.

Cependant, parce qu'il est des cas où, comme il a été montré, le capitaine corsaire ne peut pas faire mieux, c'est la raison pour laquelle il lui a été permis de rançonner, ce qu'il ne peut faire néanmoins que de l'aveu de ses principaux officiers et du plus grand nombre de son équipage.

Après tout, si cette pratique des rançons paraît moins favorable à certains égards, elle n'est guère moins avantageuse dans la réalité, considérée sous d'autres faces; en ce que l'on peut traiter de plusieurs rançons successivement, sans interrompre la course, et qu'ainsi plusieurs rançons sont autant de prises faites sur l'ennemi, dont les armateurs n'auraient peut-être pas profité, s'il eût fallu les emmener ou les envoyer.

Quoi qu'il en soit, il suffit que ce soit une méthode autorisée actuellement; mais parce qu'il en peut résulter des abus, il est intervenu, depuis notre ordonnance, divers règlements pour y remédier La loi principale, subsistante aujourd'hui à cet égard, est le règlement du 27 janvier 1706 (Depuis Valin, c'est l'arrêté du 2 prairial an XI).

Suivant lequel, art. 3, il a été laissé définitivement une

liberté entière aux armateurs en course de rançonner les navires ennemis, à quelque somme que la rançon puisse monter, sauf les conventions contraires faites entre eux par leur acte d'association. Auparavant, la rançon ne pouvait être au-dessous de 1,000 liv., ni au-dessus de 15,000 liv., sauf pour les prises faites dans les mers de l'Amérique, où elle pouvait être stipulée jusqu'à 30,000 liv.

Sans déroger à cette faculté de rançonner, accordée aux armateurs en course, pour quelque somme que ce soit indistinctement, il a été défendu par l'article 14 de la déclaration du roi du 15 mai 1756, à tous capitaines de corsaires, d'admettre à rançon aucun navire ennemi, qu'après avoir envoyé dans nos ports trois prises effectives depuis la dernière sortie de chaque corsaire. Il est vrai que cette restriction paraît désavantageuse à la course ; mais la loi portée à cet égard n'en subsiste pas moins ; et si l'on a vu plusieurs rançons déclarées bonnes, quoique les corsaires n'eussent encore envoyé aucunes prises effectives, il a fallu chaque fois une dispense du roi, comme il résulte des lettres de Sa Majesté, énoncées dans les différents jugements du Conseil des prises intervenus à ce sujet. La première de ces lettres du roi à M. l'amiral est du 21 août audit an 1756 (Aujourd'hui il n'existe plus de restrictions de cette nature. Voy. les art. ci-dessus de l'arr. du 2 prair. an XI).

« Il est défendu encore aujourd'hui aux armateurs en course de rançonner aucuns bâtiments ennemis, lorsqu'ils sont entrés dans les rades et ports du royaume, et aux juges de l'amirauté de les relâcher, à peine d'en répondre en leur propre et privé nom. » Jugement de M. le comte de Toulouse, amiral, du 8 février 1696. Un rançonnement, en effet, en pareilles circonstances, ne peut être que présumé fait en fraude des armateurs et des droits du roi.

Enfin, il est défendu aussi aux capitaines corsaires « de donner à aucuns bâtiments ennemis qu'ils rançonneront, pêcheurs ou autres, la permission de continuer leur pêche, ou leur navigation, pour quelque temps, et sous quelque prétexte que ce soit ; mais seulement un sauf-conduit aux

maîtres des bâtiments pêcheurs, de huit jours au plus, pour retourner chez eux, et aux autres pour le temps absolument nécessaire pour aller aux lieux de leur destination ; lequel passé, et si les bâtiments sont trouvés pêchants, ou dans une autre route que celle qui leur a été prescrite par le sauf-conduit, ils seront déclarés de bonne prise, au profit des corsaires qui les prendront. »

C'est la disposition de l'ordonnance du roi du 1er octobre 1692, à laquelle il n'a été dérogé par le dernier règlement du 27 janvier 1706, art. 4, qu'en ce que, au lieu des huit jours seulement qu'il accordait aux pêcheurs pour leur retour chez eux, il étend ce délai jusqu'à quinzaine ; et qu'à l'égard des autres bâtiments, le délai y est fixé à six semaines ; ce qui, pour ce dernier objet, est peut-être moins exact que ce qui avait été réglé par ladite ordonnance du 1er octobre 1692. L'article 5 du même règlement de 1706 détermine les cas où il peut être permis au bâtiment rançonné de suivre sa destination.

Le Conseil des prises et celui de Sa Majesté tiennent sévèrement la main à l'exécution du règlement de 1706. Entre autres exemples qu'on en pourrait citer depuis la présente guerre, on croit pouvoir rendre public celui du brigantin anglais *le Liveley*.

Ce brigantin avait été arrêté au mois de juin 1759 par le corsaire *la Marquise de Gesvres*, de Bayonne, et rançonné pour 1,500 liv. sterling, dont il avait été passé un acte double, le 14 du même mois.

Le capitaine de ce corsaire ayant fait parvenir ce billet à Bayonne, ainsi que les deux otages qui lui avaient été donnés, le Conseil des prises avait rendu, le 28 août de la même année, un jugement par lequel cette rançon avait été adjugée au capitaine du corsaire.

Mais le Conseil des prises ignorait alors les événements postérieurs au traité de rançon dont il est nécessaire de rendre compte.

Ce même brigantin ayant été arrêté le 7 juillet 1759 par un corsaire de la Martinique, nommé *le Brillant*, avait été

conduit au fort Saint-Pierre, où la procédure avait été instruite sur cette seconde prise.

Il avait été question de décider en ce siége si elle pouvait être bonne, attendu le billet de rançon dont le capitaine pris était porteur. Il avait été présenté par le capitaine aux officiers de cette amirauté comme devant lui servir de sauvegarde, et, par conséquent, le garantir de toute attaque de la part des Français.

En cet état, les officiers de l'amirauté prononcèrent par forme d'avis, suivant la forme usitée pour les prises conduites dans les îles, la nullité de rançon et la validité de la seconde prise du brigantin.

Les motifs sur lesquels ils se déterminèrent, et qui sont détaillés dans leur prononcé, sont :

1° Que ce billet de rançon n'était pas entièrement dans la forme prescrite par le règlement du 27 janvier 1706, n'ayant pas été enregistré par le greffier, lors de la sortie du corsaire ;

2° Qu'il était contrevenu aux défenses faites aux armateurs par l'article 4 de ce règlement de permettre aux vaisseaux qu'ils auront rançonnés de continuer leur route, lorsqu'ils sont plus près du lieu de leur départ ;

3° Qu'il avait accordé au navire rançonné, pour continuer sa route, un terme plus long que celui permis par l'article 5 du même règlement.

Cette sentence, en forme d'avis, de l'amirauté de Saint-Pierre, ayant été envoyée au Conseil des prises, où elle devait être homologuée pour avoir son effet, le Conseil se trouva hors d'état de statuer sur cet objet, d'après le jugement qu'il avait précédemment rendu par rapport à la rançon ; mais frappé des irrégularités du billet de rançon, et conséquemment de la justice du prononcé de l'amirauté de Saint-Pierre, il suggéra lui-même au ministre de la marine l'expédient d'un arrêt qui, en effet, fut rendu le 4 février et par lequel Sa Majesté, sans avoir égard au jugement du Conseil des prises du 28 août 1759, sur le fait dont il s'agit, qu'elle a cassé et annulé, a ordonné que le billet de rançon,

fait le 14 juin 1759, au profit du capitaine du corsaire *la Marquise de Gesvres*, demeurerait nul et de nul effet, comme étant contraire au règlement de 1706, dont Sa Majesté a ordonné de nouveau l'exécution.

Conséquemment à cet arrêt, le Conseil des prises a rendu, le 6 du même mois, une ordonnance par laquelle il a homologué l'avis de l'amirauté du Fort Saint-Pierre.

Moyennant donc que le capitaine corsaire, de concert avec son équipage, se conforme aux règles prescrites pour les rançons, il lui est permis de rançonner tous les navires ennemis qu'il prend, sauf, toutefois, les ordres contraires, ou limitatifs, que lui auront donnés les armateurs ; sur lesquels ordres il doit absolument se régler, à peine de tous dépens, dommages et intérêts, à moins que la nécessité des circonstances ne l'ait obligé de s'en écarter. Mais alors, pour sa justification, il doit se précautionner d'un procès-verbal en bonne forme, dressé de l'avis du plus grand nombre de son équipage, et signé de tous ceux qui savent signer.

Il est entendu, néanmoins, que ce n'est que pour le cas de la rançon, ou de la résolution de brûler la prise, ou de la couler à fond, après en avoir enlevé les marchandises et retiré les prisonniers, qu'il a besoin de consulter son équipage. S'il n'est question que de convoyer la prise, ou de l'envoyer dans un port du royaume, il peut, sans contredit, s'y déterminer de sa seule autorité, puisqu'en cela il ne fait absolument que remplir l'objet de la course. Il est pourtant vrai qu'un capitaine prudent ne fait jamais rien sans l'avis au moins de ses principaux officiers.

Il est entendu aussi qu'en aucun cas la rançon ne peut avoir lieu pour les navires ennemis armés en course, parce que ce serait, pour une modique rançon peut-être, laisser à ce corsaire le pouvoir de faire bien du mal au commerce de la nation. En fait de pareille prise, il faut donc nécessairement ou l'amener, ou la brûler, si elle n'est plus en état de faire la course, conjointement avec le corsaire preneur.

Par rapport au capitaine pris, à moins que ses armateurs

ne lui aient fait une défense expresse de convenir d'une rançon dans le cas qu'il serait pris, ou qu'ils ne lui aient défendu de se rançonner au delà d'une certaine somme, nul doute qu'il ne puisse se racheter de la prise par une rançon dont il conviendra avec le capitaine preneur.

Mais il doit prendre garde que le prix de la rançon n'égale pas, et, à plus forte raison, qu'il n'excède pas la valeur du navire et de son chargement, comme il y en a des exemples, surtout de la part des maîtres de bâtiments pêcheurs; tant est puissante sur leur imagination la crainte d'être faits prisonniers; autrement il pourrait être légitimement désavoué par les propriétaires et chargeurs du bâtiment, lesquels seraient quittes de la rançon, en abandonnant le navire et son chargement. Et alors ce serait au maître ou capitaine à payer la rançon, et à délivrer l'otage à ses frais; sauf à lui à disposer, comme bon lui semblerait, du navire et de ses effets, dont l'abandon lui aurait été fait pour se procurer son remboursement d'autant. Pour éviter cet inconvénient, c'est donc à lui à se laisser emmener par l'ennemi, plutôt que de se soumettre au payement d'une rançon qui resterait pour son compte, et à sa perte, si, par l'abandon qui lui serait fait, il ne trouvait pas de quoi y satisfaire.]

Nos articles 39 et 40 ne permettent de rançonner que les navires ennemis. On comprend qu'il ne soit pas permis de rançonner les bâtiments neutres. Les croiseurs ne sont autorisés qu'à capturer les navires ennemis; quant aux neutres, ils ne peuvent les saisir que dans certains cas déterminés; et il importe au gouvernement, à raison de ses relations avec les puissances neutres, que les croiseurs n'abusent pas de leur force pour arracher des rançons aux navires neutres. Aussi est-ce une règle, qui ne souffre jamais d'exception, que les prises neutres doivent être jugées par l'autorité publique. Si les croiseurs pouvaient rançonner ces prises, ils seraient érigés en juges de leur validité. Sur quoi se fonderaient-ils, eux qui ne sont pas juges, pour rançonner tel navire, et pour relâcher tel autre? Quand il s'agit de navires ennemis, dont la nationalité n'est pas douteuse, le

rançonnement peut avoir lieu; car il n'est plus question, pour le croiseur, de juger la validité de la prise, mais simplement de constater la nationalité ennemie. Tel est le motif de la disposition des articles 39 et 40, qui ne permettent de rançonner que les bâtiments constamment ennemis[1].

La rançon est une manière de prise; pour qu'elle soit valable, il faut que le navire rançonné eût été dans le cas d'être déclaré de bonne prise, s'il eût été amariné. La conséquence de ceci, c'est que, lorsqu'une rançon a été illégalement exigée, on doit faire la même chose que lorsqu'une prise a été illégalement faite. On eût annulé la prise avec dommages-intérêts au profit du capturé, on annule la rançon en la restituant au rançonné avec des dommages-intérêts. Quand une prise faite sur l'ennemi, et valable en elle-même, l'a été au mépris de quelque loi, on la valide à l'égard de l'ennemi, mais on la confisque au profit de l'État. Notre article 47 confisque aussi les rançons faites au mépris des règlements; il applique donc aux rançons les principes généraux des prises.

CONSEIL DES PRISES.—3 *ventôse an X.*

Est valable la rançon faite par un navire de l'Etat, quoiqu'il n'ait pas été autorisé à rançonner, lorsque ce navire, après avoir fait une prise ennemie, ne peut amariner cette prise sans compromettre le succès de la mission qui lui est confiée.

L'EGYPTIENNE.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Dans le courant de l'an VIII, la frégate *l'Egyptienne*, capitaine Brugeoin, fut expédiée par le citoyen Lefebvre, de Bordeaux, en lettre de marque pour l'Ile de France. Une lettre du ministre de la marine, en date du 5 floréal an VIII, prouve que le capitaine Brugeoin était porteur de dépêches du gouvernement pour l'Ile de France. Aux approches de la ligne équinoxiale, *l'Egyptienne* captura un bâtiment sous pavillon suédois, que les pièces de bord firent connaître pour un bâtiment portugais qui se nommait *la Princesse du Brésil*, lequel appartenait à des négociants de Lisbonne, et qui se rendait à Fernambuco, sous passe-port portugais.

« Le capitaine Brugeoin considéra qu'il était à une trop grande distance des ports français ou alliés pour songer à y expédier sa prise, ce qui ne pouvait avoir lieu qu'en diminuant son équipage de 20 hommes, circonstance qui, en reculant son arrivée à l'Ile de France et la remise de ses

[1] Voyez Hautefeuille, *Nations neutres*, t. IV, p. 262.

dépêches, pouvait compromettre les intérêts de l'Etat. Il consulta les officiers de son état-major, et il fut reconnu qu'il était indispensable de rançonner. L'acte de rançon fut écrit au dos d'une des commissions dont le capitaine Brugeoin s'était pourvu à Rochefort. Cet acte porte la rançon à une somme de 80,000 crusadas Belho de Portugal. Deux officiers de *la Princesse du Brésil* furent pris comme otages, à bord de *l'Egyptienne*, laquelle exécuta son voyage, et, à son retour en Europe, déposa ses otages à Bayonne.

Dans un Mémoire présenté par le citoyen Lefebvre, armateur de *l'Egyptienne*, il demande que, par un jugement, le Conseil déclare la prise bonne, et ordonne que le contrat de rançon sera exécuté selon sa forme et teneur. Cette conduite, motivée par les circonstances, semblerait ne pas détruire les droits de l'équipage de *l'Egyptienne*; mais l'arrêt du Conseil du 15 janvier 1783 porte défense expresse à tous capitaines commandants des bâtiments armés en course de revendre en mer, à des ennemis de l'Etat, aucune des prises qu'ils auront faites sur eux, et ordonne que le montant des ventes des prises qui seraient faites en contravention audit arrêt sera confisqué. Néanmoins, je fais observer que le navire capteur n'était pas un corsaire; c'était un vaisseau de l'Etat chargé de dépêches qui ne lui permettaient pas de conduire sa prise avec lui, ou dans un port neutre. Il a donc été maîtrisé par les circonstances, et comme il est suffisamment prouvé que le navire rançonné était ennemi, je ne crois pas qu'il y ait lieu de lui appliquer l'arrêt du Conseil dont je viens de parler.

Par ces considérations, je conclus à ce que la prise soit déclarée valide.

Du 3 ventôse an X. Décision du Conseil des prises, qui valide la rançon faite en mer par la frégate *l'Egyptienne*.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 42. Lorsque les armateurs seront représentés par un fondé de pouvoir, ce dernier devra déposer au bureau de l'inscription maritime une copie légalisée de la procuration qu'il aura reçue.

Le législateur attache une grande importance à tout ce qui concerne les rançons. La facilité de rançonner accordée aux croiseurs peut être la source de beaucoup de fraudes et de prévarications; aussi la loi a-t-elle pris sur ce point les plus grandes précautions. C'est pour cela qu'elle veut, quand les armateurs se font représenter pour déclarer qu'ils autorisent le rançonnement, que leur mandataire soit porteur d'une procuration en règle.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 41. Les traités de rançon seront conformes au modèle annexé au présent règlement.

Les administrateurs de la marine tiendront un registre de la délivrance de ces traités, ainsi que des déclarations qu'ils auront reçues des armateurs, et tous les mois lesdits administrateurs adresseront un extrait de ce registre à l'inspecteur de marine de l'arrondissement dans lequel ils sont employés.

[Le plus communément c'est le capitaine pris qui propose le rançonnement; mais il arrive aussi quelquefois que c'est le capitaine preneur qui en fait le premier la proposition. Le capitaine pris y a évidemment intérêt pour se procurer la liberté de sa personne et de continuer sa navigation; et l'autre peut aussi y être invité par l'espoir de faire quelque autre prise plus avantageuse, en continuant sa course, sans l'interrompre pour envoyer sa prise, ou sans trop s'affaiblir, en l'envoyant avec une partie de son équipage.

L'habileté consiste alors à ne pas marquer trop d'ardeur pour le rançonnement, afin de faire sa condition la meilleure qu'il se pourra. Sans doute que la rançon doit être au-dessous de la valeur de la prise, sans quoi le capitaine du navire pris ne s'y soumettrait pas. Il faut qu'il trouve à se rançonner un avantage sensible qui l'y engage, autrement il se laissera emmener, en conservant l'espoir de la reprise. C'est donc une négociation entre les deux capitaines, sur le vu des papiers de la prise; mais le capitaine pris traite à coup sûr, tandis que l'autre peut être trompé, au moyen de la connaissance presque toujours imparfaite qu'on lui donne de la valeur de la prise.

Quoi qu'il en soit, la convention étant arrêtée entre eux, du consentement de leur équipage de part et d'autre, il en est passé un écrit double, que l'on appelle billet de rançon.

Pour prévenir les abus et les méprises, il a été imprimé des modèles de ces billets de rançon, dont le greffier de l'amirauté délivre un certain nombre à chaque capitaine de corsaire à son départ pour la course; sur lesquels billets le greffier doit marquer la date du jour qu'il les a délivrés, et au dos un acte d'enregistrement contenant le nom du

corsaire et du capitaine. Il doit aussi tenir un registre sur lequel il fait mention du nombre des billets de rançon qu'il a délivrés; et, enfin, à son retour, le capitaine doit remettre aux officiers de l'amirauté les billets dont il n'aura pas fait usage. Tout cela est prescrit par le règlement déjà cité du 27 janvier 1706, art. 1, 2 et 9.

Ce qu'ajoute ce dernier article est un peu rigoureux : c'est la défense faite à tout capitaine de rançonner aucun navire lorsqu'il n'aura pas pris à l'amirauté de billets de rançon, à peine de perte de la rançon, qui sera confisquée au profit de M. l'amiral. Cependant, pour contravention à ce même article, une rançon de 100 guinées a été réellement déclarée confisquée au profit de M. l'amiral, par jugement du Conseil des prises, du 12 septembre 1760. Mais S. A. S. a eu la générosité d'en faire sur-le-champ la remise, suivant l'ordre de remise daté du 24 du même mois.

On aurait pu croire que ceci n'avait été ainsi réglé que pour la sûreté du dixième de M. l'amiral, et qu'ainsi il ne devait plus en être question depuis la suppression de ce droit de dixième; mais cet exemple prouve que la formalité n'en est pas moins de rigueur aujourd'hui.

Malgré cela, néanmoins, on comprend que le capitaine corsaire serait à couvert de tout blâme s'il avait trouvé plus de navires à rançonner qu'il n'avait de billets de rançon : au moins en ayant pris le nombre accoutumé.

Les capitaines des ennemis pris ayant refusé de signer nos billets de rançon tels qu'ils étaient autrefois, sous prétexte qu'ils n'entendaient pas la langue française, il y eut ordre du roi de faire mettre, à côté des billets de rançon, des traductions en langue étrangère, avec les mêmes blancs que sur les modèles français; et ces billets étaient délivrés aux corsaires convenablement aux nations avec lesquelles nous étions en guerre (lettre de M. Pontchartrain, du 2 mai 1708). Cela a toujours été pratiqué depuis.]

Modèle de traité de rançon annexé à l'arrêté du 2 prairial an XI.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Port de (*nom du port où les traités de rançon auront été délivrés*).

TRAITÉ DE RANÇON.

N° (*numéro donné au traité par l'administrateur qui l'a délivré en blanc.*) Primat ou duplicata.

Le (*espèce et nom du bâtiment*).

Nous soussignés (*prénoms et nom du capitaine preneur*), capitaine du (*espèce du corsaire*) le (*nom du corsaire*), armé au port de (*nom du port de l'armement*), par le citoyen (*noms des armateurs*), cautionné par le citoyen (*noms des cautions*), porteur d'une lettre de marque expédiée sous le n° (*n° de la lettre de marque*), agissant d'après l'autorisation spéciale que j'ai reçue le (*date de la déclaration faite par les armateurs à l'administrateur de la marine*) desdits armateurs ;

Et (*prénoms et nom du capitaine rançonné*), commandant le navire le (*nom du navire*), sommes convenus de ce qui suit :

SAVOIR :

Moi (*prénoms et nom du preneur*), j'ai pris, le (*date de la capture*), du présent mois de..... l'an..... à la hauteur de (*lieu où la capture a été faite*), ledit navire (*nom du navire rançonné*), de (*port en tonneaux*) tonneaux, ayant (*force de l'équipage*) hommes d'équipage, naviguant sous pavillon (*nation dont le navire rançonné porte le pavillon*), muni d'un passe-port délivré à (*lieu où le passe-port a été délivré*) appartenant à (*noms des propriétaires*), demeurant à (*demeures des propriétaires*, chargé de (*nature de la cargaison*), pour le compte (*noms des chargeurs*), expédié de (*port de l'expédition*), allant à (*celui de la destination*), lequel navire j'ai rançonné à la somme de (*expliquer en toutes lettres la quotité de la rançon*), pour laquelle j'ai remis en liberté ledit navire.

Pour sûreté de ladite rançon, montant à la somme de (*répéter en toutes lettres la quotité de la rançon*), j'ai reçu en otage (*désigner les prénoms, noms, âge et grade des otages*).

Et moi, (*prénoms et nom du capitaine rançonné*), commandant ledit navire le..... tant en mon nom qu'en celui de..... propriétaires dudit navire et de sa cargaison, déclare m'être soumis volontairement au payement de ladite rançon, montant à la somme de..... que je m'engage à acquitter ou faire acquitter par lesdits propriétaires, le plus promptement qu'il me sera possible.

Pour sûreté du présent traité, j'ai donné en otage audit capitaine du corsaire français le (*répéter le nom du corsaire et les noms, âge et grade des otages*), lesquels otages ont signé avec nous.

Fait double à bord du..... le..... du mois de..... l'an.....

(*Signature du capitaine preneur.*) (*Signature du capitaine rançonné.*)

(*Signatures des otages.*)

Le...., de marine, au port de..... certifie que le citoyen..... armateur

du corsaire le..... muni d'une lettre de marque expédiée sous le n°..... m'a déclaré par écrit le..... du mois de..... l'an..... qu'il autorisait le citoyen.... capitaine dudit corsaire, à user de la faculté de rançonner, laissée par le règlement du.....

En conséquence, j'ai remis audit citoyen..... capitaine dudit corsaire, le..... traités de rançon en blanc, portant par duplicata les n°s.....

Fait à..... le..... du mois de..... l'an..... de la République.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 43. Les capitaines de corsaires qui, après l'accomplissement des formalités ci-dessus, rançonneront à la mer un bâtiment ennemi, seront tenus de prendre pour otage de la rançon, et d'amener dans un des ports de la République, au moins un des principaux officiers du bâtiment rançonné, et, outre cet officier, cinq hommes en sus, lorsque l'équipage du navire rançonné sera composé de trente hommes ou plus; trois, lorsqu'il ne sera que de vingt hommes jusqu'à vingt-neuf inclusivement, et deux pour les autres cas; lesquels hommes seront choisis, autant qu'il sera possible, parmi les marins de la plus haute paye.

Les capitaines se feront donner, par les commandants des bâtiments rançonnés, des vivres en quantité suffisante pour la nourriture des otages jusqu'au port où ils devront être conduits, et se feront délivrer, par lesdits commandants, copie de leurs passe-ports; ils remettront à ces derniers un double du traité de rançon.

[Sans otage, le billet de rançon n'en serait pas moins valable et ne donnerait pas moins le droit d'en exiger le montant; mais enfin il est d'usage, chez toutes les nations de l'Europe, de prendre un otage pour plus grande sûreté du payement de la rançon; et cela s'est établi, sans doute, parce que sans otage il serait difficile, pour ne pas dire impossible quelquefois, de se procurer le payement de la rançon, tant que la guerre durerait.

Notre ordonnance, article 19 du tit. des *Prises*, avait même réglé que les deux principaux officiers du navire rançonné seraient pris pour otages; mais le règlement du 27 janvier 1706, art. 6, y a dérogé en cette partie, aussi

bien que pour la saisie des papiers, en disant seulement *un ou deux des principaux officiers du vaisseau rançonné;* depuis lequel temps on s'est contenté, dans la pratique, d'un seul otage, qui doit toujours effectivement être un des principaux officiers après le capitaine. Ce n'est pourtant pas une condition essentielle, aussi voit-on fort souvent des otages d'un moindre rang; mais la précaution est bonne de préférer un officier de marque, parce que, soit par lui-même, ou par ses parents et amis, il travaillera plus promptement et plus efficacement à sa délivrance, ce qui accélérera par conséquent le payement de la somme convenue pour la rançon.

C'est par cette raison que M. l'amiral, informé que plusieurs capitaines de corsaires s'étaient contentés de prendre pour otages de simples novices, et même des mousses, au lieu de n'accepter pour otage qu'un des principaux officiers de l'équipage du navire rançonné, conformément à l'art. 6 du règlement du 27 janvier 1706, a fait savoir aux officiers de l'amirauté que son intention était qu'à l'avenir, le greffier de l'amirauté, en délivrant aux capitaines des corsaires des modèles imprimés des billets de rançon, les avertît, par une note au dos de chacun de ces billets, de ne plus se contenter de prendre pour otages des novices, et moins encore de simples mousses, mais de se conformer sur ce sujet aux ordonnances et règlements. Lettre de M. de Grandbourg, du 9 février 1762, écrite par ordre de S. A. S. M. l'amiral.

Cela veut dire qu'en cas de contravention de la part des capitaines corsaires, après cet avertissement, ceux qui y tomberont seront dans le cas d'être mulctés d'amende arbitraire, et, suivant les circonstances, de répondre des rançons.

Encore une fois, l'otage n'est pas ce qui donne droit précisément d'exiger le payement de la rançon, car s'il venait à mourir ou à s'échapper, la rançon ne serait pas moins due; ce n'est simplement qu'une sûreté de plus que l'on a par ce moyen : en un mot l'otage ne doit être regardé que comme une caution de la rançon. Mais c'est une cautiou d'autant plus liée, qu'on a droit de la retenir, même en

prison, jusqu'à ce que la rançon soit acquittée en entier, avec tous les frais que son séjour, dans sa qualité d'otage, a occasionnés.

Par cette raison que l'otage est le plus sûr garant du payement de la rançon, il est donc très-intéressant de le conserver; mais il y en a une autre raison plus pressante encore, c'est que si le corsaire était pris et que l'otage s'y trouvât, ou seul ou avec le billet de rançon, non-seulement il serait dégagé, mais encore la rançon serait perdue pour celui qui l'aurait stipulée, et passerait au profit du preneur du corsaire; car le billet de rançon et l'otage représentent chacun séparément et solidairement le navire rançonné, de manière que la reprise du corsaire avec l'un ou l'autre suffit pour frustrer de la rançon ce corsaire, et la faire changer de maître.

Au reste, il est de toute justice et de l'intérêt de chaque nation que leurs otages donnés pour sûreté des rançons soient retirés le plus tôt qu'il est possible par le payement effectif de la rançon et de ses accessoires, qui consistent, comme il a été dit, dans les frais de leur nourriture, au taux de l'ordonnance, ou suivant la convention faite à ce sujet dans le billet de rançon, à *tant* par jour, et dans la dépense des choses à eux fournies, nécessaires pour leur habillement, traitement de maladies, etc.

Et parce qu'il était arrivé quelquefois que les propriétaires de nos navires rançonnés avaient négligé de dégager les otages, il y eut ordre du roi, aux officiers de l'amirauté, d'obliger ces propriétaires injustes ou indolents de retirer leurs otages, et, pour prévenir leur mauvaise intention à cet égard, « de dresser, à l'arrivée de ces vaisseaux rançonnés, un procès-verbal de la quantité et qualité des rançons, dans lequel procès-verbal les noms des otages seraient indiqués; après quoi, ces navires demeureraient saisis avec leur cargaison, jusqu'à ce que les rançons eussent été payées, ou que lesdits propriétaires eussent donné caution solvable à ce sujet. » Lettre de M. de Pontchartrain du 13 mai 1705.

Insensiblement, on a cessé de prendre ces précautions; mais il y a été suppléé par l'attention de la femme, des père et mère, ou autres parents intéressés plus particulièrement à la délivrance de l'otage, à se pourvoir par action en justice contre les propriétaires du bâtiment rançonné, pour les faire condamner de retirer l'otage dans un délai compétent, sinon et faute par eux de satisfaire dans le délai qui leur serait accordé, de consigner au greffe la somme nécessaire pour l'entier dégagement de l'otage.

Dans ces occasions, et sur la jonction du procureur du roi, il a toujours été fait droit sur de pareilles conclusions; mais aussi lorsqu'il a paru que le propriétaire, tenu du payement de la rançon, avait fait toutes les diligences qui dépendaient de lui, on lui a accordé un nouveau délai compétent; et lorsque les parents de l'otage ne se sont pas mis en devoir de le faire retirer, le procureur du roi s'est chargé d'office de ce soin.

Il paraîtra peut-être assez extraordinaire qu'il soit arrivé que des propriétaires débiteurs de la rançon aient fait des diligences infructueuses, pendant un assez long temps, pour le dégagement de l'otage, puisqu'il est tout naturel qu'un créancier reçoive son dû, dès qu'il lui est offert; mais la surprise cessera dès qu'on saura que tel créancier de la rançon avait intérêt d'en reculer le payement, au moyen de la somme stipulée à son profit, pour chaque jour de retardement, après le délai donné pour le payement de la rançon. Il a paru, en effet, des billets de rançon délivrés par des Garnezais, dans lesquels il était stipulé qu'à défaut de payement de la rançon dans le temps fixé, il serait payé *tant* par jour pour la demeure; et ce *tant* par jour était poussé jusqu'à vingt sols pour un simple mousse pris en otage, ainsi du reste, à proportion, suivant le grade de l'otage. Quelquefois ç'a été sa nourriture comprise, d'autres fois, outre et pardessus sa nourriture, et toujours sans préjudice des fournitures nécessaires pour les besoins les plus urgents, sans compter que, dans ces mêmes occasions, la rançon était presque toujours exorbitante.

Mais quelque injustes que fussent ces conventions, dictées par l'avarice de nos ennemis, il fallait bien en passer par là, sans quoi point d'espoir de délivrer l'otage. Et parce qu'en pareille occurrence, il était tout évident que le propriétaire du bâtiment débiteur de la rançon avait un notable, ou, pour mieux dire, le principal intérêt, à ce que la rançon avec ses suites, fût promptement payée, c'est aussi alors qu'il lui était accordé un nouveau délai pour satisfaire.

Le retour de l'otage dans le royaume n'acquitte pas néanmoins entièrement ce propriétaire; il est bien vrai que l'otage n'a pas de récompense ou de gratification à prétendre, soit contre le propriétaire du bâtiment rançonné, soit contre ses compagnons de l'équipage, pour raison de sa détention, parce que c'est là une infortune de guerre, et que c'est un malheur pour lui d'avoir été choisi pour otage plutôt qu'un autre; mais enfin il doit être remboursé de toute la dépense légitime qu'il a faite durant sa détention, et être indemnisé en partie de la perte de son travail et de son temps jusqu'à son retour. C'est la double décision de l'arrêt du Parlement d'Aix, du 27 juin 1714, au rapport de M. de Galice.

A l'amirauté de La Rochelle, l'usage est d'accorder à l'otage, outre le remboursement de sa dépense légitime, la demi-solde, autrement la moitié des gages qu'il gagnait sur le navire rançonné, et cela pour tout le temps de sa détention, jusqu'à son retour effectif.

On comprend que c'est là encore un accessoire de la rançon qui tombe pareillement sur le propriétaire du navire rançonné; sauf à lui à y faire contribuer les marchands chargeurs, comme à une avarie grosse et commune; même les matelots pour leurs loyers, comme en fait de rachat, puisque la rançon avec toutes ses suites est réellement un rachat du navire et de toute sa cargaison.

Par rapport aux otages que nous prenons des ennemis pour plus grande sûreté du payement de leurs rançons, sans doute que, chez eux, les parents et le ministère public s'intéressent également à la délivrance de leurs otages; mais

s'il arrivait qu'ils y manquassent, et qu'ainsi le payement des rançons fût trop retardé, la ressource des créanciers des rançons serait d'en écrire au ministre de la marine, pour le supplier d'en écrire, *aussi lui de son côté*, au ministre du pays ennemi chargé du département de la marine.

Il va de soi, et il est de toute évidence, que si le capitaine du navire pris se soumet à une rançon qui excède la valeur du bâtiment et de sa cargaison, il peut être désavoué par le propriétaire et par les marchands chargeurs, lesquels demeureront quittes de la rançon en abandonnant le tout à ce capitaine, qui, par ce moyen demeurera chargé personnellement du payement de la rançon et de dégager l'otage à ses frais.

Mais s'il arrive que ce capitaine, ou plutôt maître de barque (car cela ne s'est guère rencontré que pour les bâtiments de pêche ou de petit cabotage), soit insolvable, c'est là où est l'embarras pour le dégagement de l'otage, parce que tout ce que peut faire le procureur du roi, après avoir obtenu un premier jugement contre le maître, qui le condamne de faire revenir l'otage dans un temps limité, c'est d'en obtenir un second, qui, faute par lui d'avoir satisfait, autorise le procureur du roi à faire vendre la barque et les marchandises, pour les deniers en provenant être par lui employés au payement de la rançon.

Cependant à quoi cela aboutira-t-il, si les deniers sont insuffisants pour satisfaire au payement de la rançon et de tous les accessoires, et que le créancier ne veuille pas s'en contenter, nonobstant les exemples contraires? Dans une pareille extrémité, il n'y aura point d'autre remède que celui d'en écrire au ministre de la marine, qui sur cela prendra sûrement les mesures convenables pour faire contraindre le créancier de la rançon de se contenter de la somme qui sera provenue de la vente, moyennant le payement de laquelle somme il sera tenu de relâcher l'otage. Cela est trop juste, en effet, pour être refusé, puisque le preneur ne peut pas être de meilleure condition pour avoir rançonné un navire que s'il l'eût emmené chez lui, et qu'il

serait absurde que la rançon surpassât jamais la valeur de la prise effective. Tout ce que pourrait alléguer cet injuste créancier de la rançon, en cas de vente sans les formalités de la justice, c'est qu'elle aurait pu être faite à vil prix, à son préjudice; mais s'agissant ici d'une vente judiciairement faite à la diligence du procureur du roi, le moindre soupçon de collusion serait une insulte faite au ministère public.]

Arrêté du 2 prairial. — Art. 44. Il est défendu à tous capitaines de corsaires, ou bâtiments armés en guerre et marchandises, de rançonner de nouveau un bâtiment ennemi qui a déjà subi une rançon, sous peine de nullité de la seconde rançon, et d'une amende de 500 fr. applicable à la caisse des invalides, et dont les armateurs seront civilement responsables.

Mais le bâtiment rançonné, et rencontré par un second corsaire, pourra être pris et conduit soit dans les ports de la République, soit dans des ports alliés ou neutres.

Dans ce dernier cas, les obligations souscrites lors de la rançon cesseront d'être exigibles vis-à-vis de ceux qui devaient les remplir; mais l'armateur du corsaire capteur en deviendra personnellement débiteur envers l'armateur du premier corsaire, si mieux il n'aime ensuite lui abandonner la prise. Les otages seront, audit cas de prise faite postérieurement à la rançon, rédimés des charges attachées au titre d'otages, et ne seront plus considérés que comme simples prisonniers de guerre.

[En ce qui concerne le capitaine du bâtiment pris et rançonné, le billet de rançon, dont il lui est délivré un double, lui sert de sauf-conduit, à l'effet de le garantir d'être repris, ou rançonné de nouveau, par un armateur, soit de la même nation ou de quelque autre puissance alliée.

Pourvu, néanmoins, qu'il soit dans les termes des règlements ci-dessus cités; c'est-à-dire qu'il soit encore dans le délai qui lui a été prescrit par le billet de rançon, ou dans

la route qui lui a été marquée; autrement, il pourrait être arrêté et déclaré de bonne prise, suivant les articles 7 et 8 du règlement du 27 janvier 1706.

Et pourvu encore que le corsaire qui l'a rançonné ne soit pas contrevenu lui-même aux règlements, sans quoi il pourra être arrêté tout de même et jugé de bonne prise. Mais, dans l'un et l'autre cas, il sera quitte de la rançon, laquelle, déduite sur le montant de la prise, sera payée, dans le premier cas, à l'armateur qui l'aura stipulée, et, au second cas, demeurera confisquée, suivant les mêmes règlements, et cela au profit de M. l'amiral, aux termes de l'arrêt du Conseil du 23 janvier 1706, qui a dérogé, en cette partie, à l'ordonnance du 17 mars 1696, qui avait attribué cette confiscation au roi. (Aujourd'hui, la confiscation a lieu au profit de l'État.)

On pourrait dire, néanmoins, qu'au premier cas le capitaine du navire rançonné d'abord, et pris ensuite pour avoir été trouvé en contravention au billet rançonné, devrait payer la rançon, indépendamment de la confiscation de son navire, attendu que c'est par sa faute qu'il a été repris; mais cela serait peut-être trop rigoureux pour être juste. C'est assez, ce semble, qu'il perde son navire; et dès-là, il doit être quitte de la rançon, sauf à l'armateur qui l'avait stipulée à s'en faire payer sur le montant de la vente de la prise, de manière que le second armateur qui a amené le navire ne profitera que du surplus.

Il faut avouer toutefois que ce point n'est pas sans difficulté, et qu'il serait à souhaiter qu'il intervînt sur cela une décision précise. Alors elle pourrait bien être portée contre le capitaine du bâtiment rançonné, en haine de sa contravention; à moins qu'il ne prouvât que cette contravention ne fût qu'apparente, c'est-à-dire que le mauvais temps et les vents contraires ne l'eussent empêché de profiter du délai à lui accordé, ou de suivre la route qui lui avait été prescrite; car enfin si son bâtiment a été rançonné à peu près à sa valeur, il ne craindra pas de tomber en contravention, s'il en est quitte pour perdre son navire, sans payer de plus la rançon.

Mais tant que ce capitaine rançonné sera dans les termes de son billet de rançon, et que ce billet sera conforme aux règlements, il ne pourra être légitimement repris, parce que l'article 7 du règlement, déjà tant de fois cité, du 27 janvier 1706, le défend absolument à tous capitaines et armateurs, sous quelque prétexte que ce soit, à peine de tous dépens, dommages et intérêts, et que l'article 8 ne le permet qu'autant que le capitaine rançonné sera trouvé en contravention.

Cependant l'on a prétendu que l'usage s'était introduit dans la précédente guerre (la guerre de la succession d'Autriche), et, dans celle-ci (celle de Sept-Ans) de prendre les navires ennemis, sans respect pour les billets de rançon, à la charge toutefois par le preneur de payer la rançon stipulée au profit de l'armateur et de l'équipage du navire, qui, au lieu d'amener la prise, avait mieux aimé la rançonner.

Mais il faut bien que cet usage n'ait jamais été autorisé au Conseil des prises, ni au Conseil d'État du roi, puisque tout récemment, et par jugement du 4 mai 1759, une pareille prise, au préjudice du billet de rançon représenté par le capitaine rançonné, a été déclarée mal et indûment faite; et qu'il a été ordonné, en conséquence, que le produit du navire et de son chargement serait rendu au propriétaire anglais, sauf la rançon.

Dans l'espèce sur laquelle le jugement du Conseil des prises a été rendu, et dont il n'y a point eu d'appel, ceux qui soutenaient la prise régulière, nonobstant que le navire eût été rançonné, alléguaient que c'était la pratique constante des Anglais, et qu'il était juste, par conséquent, d'en user à leur égard comme ils en usaient envers nous, ce qui, pour trop dire, concluait très-mal ; ils ajoutaient que, sans cette permission de prendre un navire rançonné, il se ferait bien des fraudes contre la course, et quantité d'autres raisonnements qui ne méritaient pas plus d'attention, et d'autant moins que la formule toujours subsistante de nos billets de rançon détruisait absolument leur système. Aussi le parti contraire l'a-t-il emporté sans aucune difficulté, comme étant

le seul régulier, et faisant aussi plus d'honneur à la nation ; le gouvernement ayant donné par là un exemple éclatant de son amour pour la justice, en la rendant exactement à ses ennemis, dans les cas mêmes où ils la lui refusent.

Après tout, à ne considérer même que l'intérêt de la course, il serait dangereux de permettre d'arrêter les navires rançonnés dans les règles. Un capitaine, pour se faire valoir auprès de ses armateurs, sur la simple idée vraie ou fausse que le navire n'aurait pas été rançonné à un prix convenable, prendrait, sans distinction, tous les navires rançonnés qu'il rencontrerait, aux risques de perdre sa prise avec son propre navire, et de charger, outre cela, ses armateurs, par son imprudence, de payer la rançon. Car il n'est pas douteux que, nonobstant la reprise faite par l'ennemi, l'armateur dont le capitaine n'aurait pas respecté la rançon serait obligé de la payer au premier preneur, sans pouvoir s'en défendre, sauf son recours contre son capitaine. Ainsi, la politique et la police de la course s'accordent avec la loi, dans cette occasion, pour maintenir les défenses d'arrêter, sous aucun prétexte, un navire rançonné dans les règles, et dont le capitaine ne sera pas contrevenu au billet de rançon.

On a vu dans la présente guerre (celle de Sept-Ans) un billet de rançon accordé, pour des considérations particulières, par M. de Latouche de Tréville, commandant la frégate du roi *le Zéphyr*, à un capitaine de bâtiment anglais, chargé de deux cents hommes de troupes pour l'Amérique septentrionale; dans lequel billet il était stipulé que la rançon serait nulle si le bâtiment, continuant sa route dans le temps fixé, venait à périr en pleine mer, et qu'il en serait autrement si le bâtiment allait à la côte. La raison de différence est qu'en ce dernier cas les ennemis seraient présumés avoir préparé l'échouement ou le naufrage à la côte, en vue d'éluder le payement de la rançon, et avoir retiré du naufrage bien au delà de la valeur de la rançon. Effectivement, les Anglais nous ont appris à nous défier de leurs tours et de leurs ruses.

Mais cette convention en elle-même doit-elle faire règle,

et servir de modèle pour le cas de la submersion en mer du navire rançonné ? c'est-à-dire, doit-on admettre en point de droit que la perte accidentelle du navire en mer annule le billet de rançon ?

Pour l'affirmative, on peut alléguer que la rançon représente le navire, et que le capitaine pris ne s'est obligé de la payer que dans l'espérance que son navire arriverait à bon port à sa destination ; qu'au surplus, le navire aurait péri en mer, aussi bien sous la conduite du preneur corsaire ou du chef de prise, qu'en continuant sa route.

Pour la négative, au contraire, on répond que la rançon, toujours fort au-dessous de la valeur de la prise, est un traité à forfait, qui, par conséquent, la rend pleinement acquise au corsaire preneur, quel que puisse être, dans la suite, le sort du navire rançonné ; et qu'il est d'autant plus juste de le décider de la sorte, que ce serait donner à l'ennemi le moyen d'éluder le payement de la rançon, s'il était admis à prouver la perte de son navire en pleine mer par les occasions qu'il pourrait trouver de passer sur un autre vaisseau de sa nation, ou d'une autre, avec toute sa cargaison.

Ces raisons déterminent à conclure que la perte qui peut survenir du navire rançonné n'est pas capable, en point de droit, d'annuler le billet de rançon, et qu'ainsi une pareille clause ne doit pas naturellement être mise en pratique. Aussi est-il à présumer que M. de Tréville n'y consentit qu'à cause que le bâtiment rançonné faisait beaucoup d'eau, et qu'il était fort à craindre qu'il ne se rendît pas à sa destination. Du reste, M. de Tréville ne pouvait rien faire de mieux que de rançonner, n'étant pas en état de recevoir dans son bord un si grand nombre de prisonniers, d'autant plutôt qu'il en avait déjà quatre-vingts, et qu'il manquait de vivres.]

Arrêté du 2 prairial. — Art. 45. Au retour de leurs croisières, les capitaines des corsaires déclareront, par écrit, à l'administrateur de la marine préposé à l'in-

scription maritime, s'ils ont fait ou non usage des traités de rançon à eux délivrés avant leur départ; ils remettront les traités qui n'auront pas été employés, et qui seront immédiatement annulés. S'ils ont fait des rançons à la mer, ils remettront les otages aux administrateurs de la marine, qui en adresseront de suite la liste au ministre : ils présenteront aussi les traités souscrits par les commandants des navires rançonnés, et il en sera pris note par lesdits administrateurs, qui les viseront et les remettront aux capitaines.

Même arrêté. — Art. 46. Audit cas de rançon, les administrateurs procéderont immédiatement à l'interrogatoire des otages, ainsi qu'à celui des officiers, maîtres et équipage du corsaire, pour s'assurer si la rançon a été légalement exercée, et si, outre les sommes et effets portés au traité de rançon, le capitaine n'a pas exigé d'autres sommes ou effets particuliers, comme encore s'il n'a rien été pris ni détourné; de quoi il sera dressé procès-verbal.

Les actes, billets et obligations que les capitaines de corsaires auraient fait souscrire en contravention aux dispositions ci-dessus seront paraphés par les administrateurs de la marine, et par eux remis aux trésoriers des invalides, qui en resteront dépositaires jusqu'au jugement définitif.

Même arrêté. — Art. 48. Le capitaine de corsaire qui aurait frauduleusement reçu des effets ou obligations autres que ceux exprimés au traité de rançon pourra être poursuivi en restitution, à la requête des intéressés à l'armement, et, outre la restitution, condamné à 500 fr. d'amende au profit de la caisse des invalides de la marine, et, en outre, déclaré incapable de commander aucun corsaire pendant la guerre durant laquelle cette infidélité aura eu lieu.

Il était arrivé quelquefois que des capitaines avaient, en dehors de la rançon, stipulé certaines sommes pour eux personnellement. Ces traités particuliers ne se faisaient jamais qu'au détriment du traité de rançon. Or, comme le

capitaine est le mandataire légal des armateurs, il ne doit pas sacrifier leur intérêt au sien; et, lorsqu'il profite de sa position pour se faire donner de l'argent, qui vient en déduction de la rançon qu'il devait stipuler au profit des armateurs, il se rend coupable d'un abus de confiance, qu'il fallait réprimer : et c'est ce qu'a fait notre article.

Même arrêté. — Art. 49. Dans les cas prévus par les art. 47 et 48 ci-dessus, les pièces de la procédure commencée par les administrateurs de la marine contre les capitaines délinquants seront adressées au ministre de la marine, qui les transmettra au Conseil des prises, pour être, par ce Conseil, procédé au jugement desdits capitaines. Le jugement qui interviendra sera, aux frais des délinquants, affiché dans telles villes maritimes et en tel nombre d'exemplaires que le jugement désignera, et il en sera inséré un extrait sur le registre du quartier de l'inscription maritime auquel le capitaine appartiendra.

Cet art. 49 attribue compétence au Conseil des prises pour prononcer une peine contre les capitaines. Par cette disposition, il ne crée pas un tribunal d'exception. En effet, le Conseil des prises est un tribunal administratif; or, dans notre organisation judiciaire, les tribunaux administratifs peuvent prononcer en matière pénale, à condition, toutefois, que la peine à appliquer ne soit pas une peine corporelle, mais une peine pécuniaire. Les peines prononcées contre le capitaine, par les art. 47 et 48 de l'arrêté de prairial, sont la restitution et une amende, ce sont des peines pécuniaires; on pouvait donc, comme l'a fait notre art. 49, charger un tribunal administratif de les appliquer. Ainsi, cet art. 49, loin de déroger aux règles générales de notre droit, y est de tous points conforme.

Même arrêté. — Art. 50. Au surplus, les règles qui seront ci-après établies pour l'instruction, le jugement, la liquidation et la répartition des prises, sont déclarées communes aux rançons.

Comme nous l'avons dit au commencement de cette section, sous les articles 39, 40 et 47, la rançon est une prise; seulement c'est une prise liquidée immédiatement, au lieu d'être une prise en nature. Cette différence dans l'état matériel de la prise ne devait pas empêcher de juger sa validité; de là notre article, qui déclare communes aux rançons toutes les règles des prises.

CHAPITRE IV.

DÉCLARATION DE LA PRISE.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 66. Obligation pour le capteur de déclarer, en arrivant dans un port français, les prises par lui faites. — Forme de cette déclaration.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 66. Aussitôt que la prise aura été amenée en quelque rade ou port de France, le chef conducteur sera tenu de faire son rapport à l'officier d'administration de la marine, de lui représenter et remettre sur inventaire et récépissé les papiers et autres pièces trouvées à bord, ainsi que les prisonniers faisant partie du navire pris, et de lui déclarer le jour et l'heure où le bâtiment aura été pris, en quel lieu ou à quelle hauteur, si le capitaine a fait refus d'amener les voiles; ou de faire voir sa commission ou son congé, s'il a attaqué ou s'il s'est défendu, quel pavillon il portait, et les autres circonstances de la prise et de son voyage.

[Soit que le capitaine corsaire qui a fait une prise l'amène lui-même dans un port du royaume, soit qu'il l'envoie sous la conduite d'un chef qu'il y établit, avec un certain nombre de ses gens pour la conduire, la déclaration en doit nécessairement être faite aux officiers de l'amirauté du port où elle arrive, savoir : par le capitaine du corsaire en personne, si c'est lui qui l'amène, ou par le chef de prise qui a été chargé de la conduire.

Cette déclaration indispensable est le premier acte de la procédure qui doit être faite au sujet des prises, et ce qu'elle doit contenir est tracé dans l'art. 21 de notre ordonnance de la marine. Elle est substantiellement la même en Danemark, suivant les art. 9 et 10 du règlement du 5 avril 1710.

Notre art. 21 porte : « Qu'aussitôt que la prise aura été « amenée en quelque rade ou port du royaume, le capitaine « qui l'aura faite, s'il y est en personne, sinon celui qui en « aura été chargé, sera tenu de faire son rapport aux offi- « ciers de l'amirauté, de leur représenter et mettre entre « les mains les papiers et prisonniers, et de leur déclarer « le jour et l'heure que le vaisseau aura été pris, en quel « lieu ou à quelle hauteur, si le capitaine a fait refus d'a- « mener les voiles ; ou de faire voir sa commission, ou son « congé; s'il a attaqué ou s'il s'est défendu, quel pavillon « il portait, et les autres circonstances de la prise et de son « voyage. »

La matière et la forme de ce rapport avaient déjà été prescrites par arrêt du Conseil du 31 juillet 1666, et par le règlement du 6 juin 1672, qui est la première instruction qui ait été dressée pour la procédure des prises. Ce règlement, au reste, dressé par l'ordre de la reine Marie-Thérèse d'Autriche, épouse de Louis XIV, qu'il avait déclarée régente du royaume à son départ pour la conquête de la Hollande, avait déjà été confirmé par arrêt du Conseil du 27 janvier 1674.

Le rapport est ordonné aussitôt après l'arrivée de la prise, c'est-à-dire sans aucun délai et sans attendre les vingt-quatre heures accordées en général aux maîtres ou capitaines pour faire, au greffe de l'amirauté, leur déclaration d'arrivée ou de relâche ; et cela de peur que, dans l'intervalle, les gens du corsaire ne trouvassent le moyen de mettre secrètement des effets à terre.

Si le corsaire n'a pas été armé dans le port de l'amirauté où la prise a été amenée, il faut que le capitaine, avant d'être reçu à faire son rapport, représente sa commission en guerre ; et si c'est un vaisseau du roi armé par des par-

ticuliers, le capitaine doit remettre entre les mains du lieutenant de l'amirauté une copie du traité fait avec Sa Majesté, ou de l'ordre en vertu duquel l'armement aura été fait. Instruction du 16 août 1692. Au surplus, il doit également représenter sa commission en guerre.

A l'égard des vaisseaux du roi armés en course aux frais et pour le compte de Sa Majesté, comme les capitaines commandant ses vaisseaux sont tous connus, il suffit, pour admettre le chef de la prise à faire son rapport à l'amirauté, qu'il produise l'ordre du capitaine qui l'a chargé de la conduite de la prise.

On comprend par là que les capitaines des vaisseaux du roi sont sujets à faire les rapports de leurs prises devant les officiers de l'amirauté, de même que les capitaines des corsaires, et cela est vrai, en effet, aujourd'hui indistinctement.

Autrefois, l'amirauté ne connaissait pas des prises faites par les vaisseaux du roi étant ensemble en escadre, au nombre de quatre et au-dessus, et la procédure en devait être faite par les intendants et commissaires généraux de la marine. Cela avait déjà été réglé de la sorte par ordonnances des 23 février 1674 et 4 mars 1684; et l'ordonnance générale du 15 avril 1689, liv. XXII, tit. Ier, qui les avait confirmées, avait été suivie de l'instruction du 16 août 1692, qui y était absolument conforme. Mais cela fut enfin changé par l'art. 10 du règlement du 9 mars 1695, portant que l'instruction des prises faites par les vaisseaux du roi serait faite par officiers de l'amirauté, en quelque nombre que fussent les vaisseaux qui auraient fait les prises; et cette attribution n'a point varié depuis, ayant constamment été renouvelée par les règlements postérieurs des 12 mai 1702, 12 février 1719, 2 novembre 1733 et 13 avril 1744.

Le rapport doit contenir non-seulement tout ce qui est compris dans ledit art. 21 de notre ordonnance, mais encore *les autres circonstances de la prise et du voyage*. Addition toute naturelle qui a fait introduire l'usage de faire déclarer au capitaine, dans son rapport, le temps auquel il a

commencé sa course ; s'il lui est arrivé avant la prise quelque chose de remarquable ; s'il a fait d'autres prises, et ce qu'elles sont devenues ; de quelle manière il s'est comporté au sujet de la prise ; s'il y a été commis du pillage, s'il n'a point été jeté des papiers ou autres choses à la mer ; s'il a amené tous les prisonniers, ou ce qu'il a fait des autres. Et s'il a armé dans une autre amirauté, il doit déclarer les raisons qui l'ont empêché de conduire la prise au port de l'armement. (Règlement ou instruction du 16 août 1692.)

Quant à la circonstance du capitaine pris qui a refusé d'amener ses voiles, ou de faire voir sa commission et ses autres papiers, et de celui qui a attaqué ou combattu, on sent que cela est assez indifférent pour un vaisseau ennemi ; mais c'est tout autre chose s'il s'agit d'un navire neutre, ou même d'un vaisseau français, qui sera tombé dans une pareille contravention, puisqu'elle peut le faire déclarer de bonne prise, ou du moins justifier l'arrêt qui en aura été fait, de manière que s'il est dans le cas d'être relâché dans la suite, ce sera sans dommages et intérêts.

Le capitaine preneur, ayant fait son rapport en règle, doit à l'instant représenter les papiers de la prise, et s'il n'en a pas, non plus que de prisonniers, il faut qu'il en dise les raisons ou les causes. Ce n'en serait pas une valable, par rapport aux papiers, s'il les avait jetés à la mer ou brûlés, sous prétexte qu'ils lui paraissaient inutiles, l'intention du roi étant que les papiers quoique inutiles, pour faire déclarer la prise bonne, soient conservés comme les autres, dès qu'ils peuvent être utiles aux particuliers pour leurs affaires de famille ou de commerce, afin qu'ils leur soient rendus après la prise jugée, à raison de quoi il est défendu à tout capitaine de corsaire de jeter à la mer ou de brûler aucuns papiers des prises. (Lettre de M. de Pontchartrain, du 11 juillet 1708.)

Après que le capitaine ou chef de la prise a représenté les papiers, avec déclaration qu'il n'en a point d'autres, il en est dressé un état sommaire par le juge, qui en ordonne tout de suite le dépôt au greffe, après les avoir paraphés et numé-

rotés par premier et dernier, et les avoir aussi fait parapher par ledit capitaine, conformément au règlement déjà cité du 16 août 1692. Tout cela se fait en présence du procureur du roi, partie nécessaire dans tout ce qui a rapport à la procédure concernant les prises.

Il est encore prescrit de faire élire domicile dans le lieu, ou à la suite du Conseil des prises, au capitaine ou autre officier qui fait le rapport, et, en cas de refus, il doit lui être déclaré que les significations qui lui seront faites au greffe vaudront comme si elles étaient faites à sa personne ou à son domicile. Arrêt du Conseil, du 26 octobre 1692. Mais cette cérémonie ne se pratique plus depuis longtemps, ce qui n'empêche pas que les significations faites au greffe par les réclamateurs ou autres ne soient regardées comme aussi valables que celles qui seraient faites au domicile du capitaine, ou à celui de l'armateur.

Si le capitaine corsaire, au lieu d'avoir amené ou envoyé sa prise, l'a rançonnée, à son retour il fera tout de même son rapport circonstancié, et déposera au greffe le billet de rançon, après l'avoir paraphé, et déclarera ce qu'il a fait de l'otage que l'on a coutume d'exiger dans ces occasions, afin que le juge puisse prendre l'interrogatoire de l'otage en temps et lieu, et lui faire reconnaître et parapher le billet de rançon; en quoi consiste toute la procédure à faire en cas de rançonnement.

Notre art. 21 veut expressément que le capitaine, ou le chef de la prise, fasse son rapport en personne; et cela n'a jamais fait de difficulté, à l'égard des armements en course faits par les particuliers.

Il en devrait être de même, sans contredit, des prises faites par les vaisseaux du roi, puisque ceux qui les commandent sont également assujettis à en faire leurs déclarations; et, en effet, les Nesmond, les Pointis, les Duguay-Trouin, et autres de cet ordre, ne dédaignaient pas de comparaître, dans ces occasions, devant les officiers de l'amirauté, en les reconnaissant pour officiers du roi, revêtus d'une autorité légitime; mais depuis bien des années les idées ont changé.

Dans la précédente guerre, il s'est trouvé même des officiers de vaisseaux qui ont mieux aimé laisser leurs prises indécises que d'en faire, ou faire faire leur rapport à l'amirauté; de manière qu'il a fallu des ordres réitérés du ministre pour mettre ces prises en règle. Il est arrivé de là que, par mort ou changement d'état, il a fallu se contenter, pour ces prises, des déclarations faites quelquefois par de bas officiers. Depuis, à l'égard des prises de la présente guerre, il semble qu'on ait affecté tout de même de n'en faire faire les déclarations que par des officiers d'un grade peu élevé, et encore n'ont-ils été envoyés que bien longtemps après les prises entrées dans les ports. Les officiers de l'amirauté ont préféré de fermer les yeux sur ces irrégularités, sans faire attention aux motifs d'où elles partaient, plutôt que d'en porter leurs plaintes au ministre, quelque assurés qu'ils fussent qu'il y aurait aussitôt été remédié.

Et la preuve en résulte de l'ordonnance du roi du 3 janvier 1760, par laquelle il a été enjoint à tous officiers commandant les vaisseaux de Sa Majesté, et autres bâtiments qui auront fait ou amené des prises, d'en faire leur déclaration circonstanciée, *dans les vingt-quatre heures*, au greffe des amirautés des ports où ils auront conduit lesdites prises, et d'y faire exactement mention des vaisseaux ou autres bâtiments en présence desquels les prises auront été faites, sur *peine d'être privés de leurs parts dans lesdites prises.*

Si l'on ne tient pas rigoureusement la main à l'observation de cette dernière ordonnance, elle aura le sort des précédentes : tant il est difficile de rétablir la discipline trop longtemps négligée.]

Cette ordonnance, dont parle Valin, est ainsi conçue : « Sa Majesté a ordonné et ordonne à tous officiers commandants des vaisseaux et autres bâtiments, de même qu'à ceux qui seront détachés pour amariner des prises, d'en faire dans les vingt-quatre heures, aux greffes des amirautés des ports où ils conduiront lesdites prises, une déclaration en forme et circonstanciée, sous peine, contre ceux desdits officiers qui ne déclareront pas les vaisseaux ou autres

bâtiments en présence desquels les prises auront été faites, d'être privés de la part qui leur reviendra desdites prises. »

Cette ordonnance est encore en vigueur, nous ne connaissons pas de loi postérieure qui l'ait abrogée; seulement, la déclaration prescrite, au lieu d'être faite au greffe des tribunaux de commerce, qui ont remplacé les amirautés, doit être faite devant l'officier d'administration de la marine, conformément à notre art. 66 de l'arrêté de prairial.

Une circulaire du ministre de la marine, du 16 janvier 1808, explique ainsi l'art. 66 de notre arrêté de prairial :

« Le rapport du conducteur de prise est le premier acte qui doive servir de base à l'instruction ; il doit être rédigé par écrit et envoyé à l'administrateur par le capitaine conducteur, qui ne doit descendre à terre et quitter la prise qu'après l'apposition des scellés : il doit aussi prévenir de son arrivée le directeur des douanes. La raison de cette disposition est que le capitaine (conducteur) est responsable de toute dilapidation jusqu'à l'apposition des scellés, et et que sa responsabilité ne cesse qu'après l'apposition des scellés et la remise de la prise entre les mains de l'autorité publique. »

On ne saurait trop appeler l'attention des chefs conducteurs de prise sur la stricte et ponctuelle exécution de toutes ces dispositions.

TITRE VI.

Des choses de bonne prise.

CHAPITRE I.

DES NAVIRES ENNEMIS.

Arrêté du 2 prairial. — ART. 51 et ordonnance de 1681, tit. IX, art. 7. Des navires ennemis. — De ce qu'on doit entendre par ennemi. — De la cargaison ennemie et de la cargaison neutre des navires ennemis.

Arrêté du 2 prairial. — Seront de bonne prise tous bâtiments appartenant aux ennemis de l'Etat.

Ordonnance de 1681, tit. IX, art. 7. — « Les marchandises de nos sujets et alliés, qui se trouveront dans un navire ennemi, seront pareillement de bonne prise. »

Parmi les choses de bonne prise, on doit évidemment placer en première ligne les navires qui appartiennent aux ennemis. Ce sont ces navires que les bâtiments de guerre et les corsaires ont surtout pour but de capturer.

En cas de prise d'un navire ennemi, il n'y a qu'une question à examiner, celle de son identité, et, une fois la nationalité ennemie constante, la validité de la prise ne peut être douteuse.

Mais que faudrait-il décider si un navire capturé appartenait pour partie à des ennemis, pour partie à des neutres? Faudrait-il dire que si le capteur a le droit de déclarer de bonne prise la part des sujets ennemis dans ce navire, il doit restituer aux neutres leur part de propriété? Les copriétaires neutres pourraient-ils intervenir dans la procédure, pour réclamer la restitution de ce qui leur appartient dans le navire? Nous pensons que les choses ne peuvent se passer ainsi, parce qu'un navire ne peut avoir deux nationalités, ni porter deux pavillons. Le pavillon est attri-

butif de nationalité. Il est constant qu'un navire qui navigue sous le pavillon ennemi, avec des papiers de mer ennemis, doit être de bonne prise. Les copropriétaires neutres, en prenant part à un armement fait sous le pavillon d'une des puissances belligérantes, savaient à quoi ils s'exposaient; c'est ce qui doit les faire déclarer non-recevables. Et, d'ailleurs, si on admettait la réclamation des neutres pour leur part de propriété, ce serait une porte ouverte à tous les abus, ce serait fournir aux ennemis le moyen de masquer leurs armements, et de faire invalider la prise de leurs navires. La doctrine que nous professons ici est celle que la Cour d'amirauté d'Angleterre a adoptée, cette année, dans une décision que nous rapportons plus bas.

Il est quelquefois assez difficile de déterminer si un navire est ennemi et doit être considéré comme tel. On trouvera ci-dessous quelques espèces où cette question était douteuse, et l'on verra comment elle a été résolue. C'est là une question de fait, qui ne peut être tranchée qu'en raison des circonstances particulières à chaque affaire : il n'est pas possible de poser en droit des règles fixes à cet égard. On peut seulement dire que les juridictions appelées à statuer sur les espèces qui se sont présentées déjà se sont fondées sur les actes des navires qu'ils avaient à juger, et non pas sur leur nationalité apparente.

Les navires ennemis, avons-nous dit, sont de bonne prise; pas tous, cependant: car il résulte de l'accord unanime des puissances maritimes qu'une exception doit être faite en faveur des pêcheurs côtiers. Ces pêcheurs sont respectés par l'ennemi, tant qu'ils se livrent uniquement à la pêche. Pour éviter des redites, nous ne rappellerons ici ni les précédents de notre législation sur cette question, ni les motifs de cette exception. On les trouvera exposés plus bas dans de remarquables conclusions déposées sur le bureau du Conseil des prises par le commissaire du gouvernement, Dufaut, dans l'affaire de la barque portugaise *la Nostra Segnora de la Piedad*. Nous nous bornerons à renvoyer à ces conclusions.

Quel est le sort des marchandises chargées sur des navires ennemis déclarés de bonne prise?

Trois cas peuvent se présenter : ou ces marchandises appartiennent à des ennemis ; ou elles appartiennent soit à des compatriotes des capteurs, soit à des sujets d'une puissance alliée ; ou enfin elles sont la propriété de citoyens d'un État neutre.

Dans le premier cas, le doute n'est pas possible. La cargaison suit le sort du navire; propriété de l'ennemi comme le navire, elle doit être confisquée comme il l'est lui-même.

Le second cas est régi par l'article 7 du titre IX, liv. III, de l'ordonnance de la marine de 1681. Cet article dit: « Les marchandises de nos sujets ou alliés, qui se trouveront dans un navire ennemi, seront pareillement de bonne prise. » Valin trouve cette disposition parfaitement juste; « car enfin, dit-il, dès que les sujets ou alliés du roi chargent dans un vaisseau ennemi, ils se soumettent de plein droit au sort qu'aura ce vaisseau ; à joindre qu'en cela ils favorisent la navigation et le commerce de l'ennemi. » Voilà la raison de l'ordonnance; le législateur n'a pas voulu que les Français favorisassent la navigation ennemie. La guerre rompt les relations commerciales entre les belligérants. Si, malgré cette rupture, quelques Français persistent à conserver des rapports avec les navigateurs ennemis, c'est à leurs risques et périls. Cette disposition de la loi est peut-être un peu sévère et rigoureuse; mais enfin c'est une loi française, qui ne s'applique qu'à des Français. Ce n'est pas comme celle qui est relative aux marchandises des neutres, et qui, par conséquent, statue pour des étrangers.

Nous avons dit que le troisième cas qui peut se présenter est celui où la cargaison du navire ennemi capturé est composée de marchandises appartenant à des sujets neutres. En pareille circonstance, le *Consulat de la mer* proclamait la liberté des marchandises neutres (chap. CCLXXIV. Pardessus, *Lois maritimes*, t. II, p. 303). Il considérait à qui chaque chose appartenait, il déclarait de bonne prise toute propriété ennemie, et respectait toute propriété neutre. C'est par applica-

tion de ce principe que, dans une autre question que nous examinerons plus loin, il déclarait de bonne prise les marchandises ennemies chargées sur navires neutres. Les principes du *Consulat de la mer* furent bientôt abandonnés, et on admit à leur place que le chargement même neutre d'un navire ennemi suivrait le sort du navire. L'ordonnance rendue par François Ier, en 1543 (art. 42), et celle de Henri III, en 1584 (art. 69), établirent en France ce droit nouveau. Depuis il a toujours été notre loi, sauf pendant la période qui s'est écoulée de 1650 à 1681. En effet, une déclaration du 1er février 1650 était revenue au droit du *Consulat de la mer*. Elle disait, dans son article 6 : « Si aucune prise avait été faite par aucuns capitaines de nos sujets, les marchandises qui se trouveront appartenir à nos amis, alliés et sujets, seront rendues et restituées, et les autres appartenant à nos ennemis confisquées et adjugées à qui il appartiendra. »

L'ordonnance de la marine ayant dit que les marchandises des alliés et sujets du roi seraient confisquées, si elles étaient trouvées sur navires ennemis, on jugea, quoiqu'elle ne parlât pas des *amis*, mot par lequel on désignait alors les neutres, qu'ils devaient être traités comme les Français et les alliés. C'est l'interprétation que le gouvernement français a toujours donnée à cette partie de l'ordonnance de la marine. L'article 7 de cette ordonnance est encore en vigueur, et, depuis, aucune autre loi n'a statué sur ce point, et nous voyons encore aujourd'hui le gouvernement entendre l'article 7, en ce sens qu'il proclame de bonne prise les cargaisons neutres des navires ennemis; seulement le gouvernement a déclaré que, dans la présente guerre, il ne se prévaudrait pas de ce droit. Voici en quels termes : « Sa Majesté ne compte pas revendiquer le droit de confisquer la propriété des neutres trouvée à bord des bâtiments ennemis. » (Déclaration de l'Empereur, du 29 mars 1854.) Le droit subsiste donc toujours; la France l'avait, du reste, maintenu dans tous les traités de commerce et de navigation qu'elle avait conclus dans ces derniers temps. Elle y avait inséré un article

ainsi conçu : « En conséquence du principe sur l'assimilation du pavillon et de la marchandise, la propriété neutre trouvée à bord d'un bâtiment ennemi sera considérée comme ennemie, à moins qu'elle n'ait été embarquée dans ce navire avant la déclaration de guerre, ou avant qu'on eût connaissance de cette déclaration dans le port d'où le navire est parti. » (Traité du 8 mai 1852, France et Rép. dominicaine, art. 18; 15 sept. 1846 ; France et Chili, art. 16 ; 8 mars 1848, France et Guatemala ; et mars 1848, France et Costa-Rica, art. 16.)

Cet article est conforme aux principes qui ont été posés par les grands traités que l'on considère encore comme formant le droit public européen. Ainsi, le traité des Pyrénées dit, dans son article 19 : « Il a été, en outre, accordé et convenu que tout ce qui se trouvera chargé par les sujets de S. M. T.-C. en un navire des ennemis dudit seigneur roi catholique, bien que ce ne fût marchandise de contrebande, sera confisqué avec ce qui se trouvera audit navire, sans exception ni réserve. » L'article 35 du traité de commerce et de navigation, conclu, le 17 avril 1662, entre Louis XIV et les états généraux des Provinces-Unies, est rédigé en termes identiques, et le traité d'Utrecht proclame la même doctrine, qui, ainsi que nous venons de le voir par nos derniers traités, est encore celle de la diplomatie française.

Ainsi le droit de la France, en ce qui touche les marchandises neutres trouvées sur navires ennemis, est que ces marchandises suivent le sort du navire sur lequel elles sont chargées. C'est ce qui résulte et de notre législation intérieure et de nos conventions diplomatiques.

Ce droit va directement contre les principes qui régissent la neutralité. D'après ces principes, les nations neutres ont le droit de continuer avec chacun des belligérants les relations qu'elles entretenaient avant la guerre, pourvu que ces relations ne soient pas de nature à gêner l'attaque ou la défense des belligérants. Comme les relations commerciales ne peuvent pas avoir un pareil résultat, le droit des gens proclame qu'elles peuvent subsister entre les belligérants et

les neutres. Les neutres peuvent commercer avec l'ennemi d'une puissance belligérante, envoyer leurs navires dans ses ports, recevoir les siens dans les leurs; et ils ne pourraient pas charger leurs propriétés sur les navires qu'ils ont le droit de recevoir! Mais est-ce que, en chargeant leurs marchandises sur les navires d'une puissance belligérante, ils entravent en quoi que ce soit l'attaque ou la défense de l'ennemi de cette puissance? Est-ce qu'ils l'entravent plus que lorsqu'ils transportent leurs marchandises sur leurs propres navires dans les ports de cette puissance belligérante?

Le droit admis sur cette question par nos lois est donc un droit injuste, qui porte atteinte à la liberté des neutres dans un cas où cette liberté doit être respectée, et où son exercice, d'après le droit naturel, n'est pas de nature à être entravé. Du reste, tous les publicistes ont condamné cette pratique des nations européennes. (Grotius, *De jure belli et pacis*, liv. III, chap. VI, § 6, n° 1; Bynskershoëk, *Quæst. juris publici*, liv. I, chap. XIII; Ortolan, liv. III, chap. V; Rayneval, *Liberté des mers*, p. 263; Hautefeuille, *Nations neutres*, tom. III, p. 403.)

En laissant dormir ce droit suranné, le gouvernement français vient d'entrer dans la voie de la justice et de la raison : il y persévérera; l'article 7 de l'ordonnance de 1681, ainsi que les clauses rappelées plus haut de nos traités diplomatiques, sont désormais des lettres mortes qu'il n'est plus possible de remettre en vigueur après les avoir condamnées en face de l'univers entier. On peut donc dire que la France professe maintenant la doctrine que les marchandises neutres chargées sur navires ennemis ne sont pas de bonne prise, mais doivent être restituées à leurs propriétaires.

CONSEIL DES PRISES. — 9 *messidor an IX.*

Modèle d'une décision validant une prise constamment ennemie.

L'OACK *contre le* VOLTIGEUR.

Au nom de la République française, une et indivisible.

Le Conseil des prises établi par l'arrêté des consuls du 6 germinal

an VIII, en vertu de la loi du 26 ventôse précédent, a rendu la décision suivante :

Vu la déclaration faite, le 26 ventôse an IX, devant le chancelier du commissariat général des relations commerciales de la République française, à Amsterdam, par Pierre-Jean Chatard, lieutenant à bord du corsaire français *le Voltigeur*, de Boulogne, capitaine Margollé, armateur Réant de Vries, de laquelle déclaration, affirmée par deux individus faisant partie de l'équipage français, il résulte que ledit corsaire *le Voltigeur*, étant en croisière dans la mer du Nord, amarina sans combat, le 21 dudit mois de ventôse, à la hauteur de Flambourough-Heat, un brick anglais du port d'euviron 100 tonneaux, nommé *l'Oack*, lequel, monté de sept hommes d'équipage en tout, se rendait de Londres à Schields, sur son lest, et fut conduit au Texel par le déclarant ;

Vu la commissiou, signée en mer le 21 ventôse dernier, par laquelle ledit P.-J. Chatard est établi chef conducteur à bord de ladite prise ;

Vu l'interrogatoire subi le 24 ventôse devant l'agent du commissariat général des relations de la République française en Batavie, résidant au Helder, par Thomas Dikson et Georges Dikson ; le premier, second capitaine, et le second, novice à bord du navire capturé, dont les réponses unanimes portent que le brick nommé *l'Oack*, d'environ 100 tonneaux, fut construit à Scarbury, près Newcastle, en 1794 ; qu'il appartenait à deux négociants anglais de Brighton ; qu'il naviguait sous pavillon et passeport anglais, et sous le commandement de John Wardel ; qu'il se rendait à Schields sur son lest, lorsqu'il fut pris par le corsaire français *le Voltigeur ;* enfin, qu'ils n'ont aucune plainte à former ;

Vu le procès-verbal de reconnaissance de ladite prise et d'établissement de gardien à bord d'icelle, dressé par le chancelier français à Amsterdam, le 19 germinal dernier ;

Vu l'acte d'enregistrement de *l'Oack* au port de Stockton, délivré par la douane le 30 janvier 1801, et constatant la construction et la propriété anglaise de ce navire ;

Vu la requête adressée le 1er avril 1801, visée au commissaire français à Amsterdam, par les correspondants de l'armateur du corsaire *le Voltigeur*, afin d'envoi au Conseil des prises des pièces concernant ledit navire pour en obtenir le prompt jugement ;

Vu l'inventaire desdites pièces dressé par le chancelier français à Amsterdam, le 24 germinal dernier ;

Vu les conclusions du commissaire du gouvernement déposées cejourd'hui par écrit sur le bureau, et tendantes à ce qu'attendu le caractère constamment ennemi de *l'Oack*, la prise en soit déclarée valable au profit du corsaire *le Voltigeur*, sous la réserve des droits attribués par les lois en faveur des invalides de la marine et des marins français prisonniers chez l'ennemi ;

Ouï le rapport du capitaine Parseval-Grandmaison, membre du Conseil ; tout vu et considéré,

Le Conseil décide que la prise, faite par le corsaire français *le Voltigeur*, du navire anglais *l'Oack*, est bonne et valable ; en conséquence, adjuge aux armateurs et équipage dudit corsaire ledit navire, les agrès, ustensiles et apparaux, circonstances et dépendances, pour le tout être vendu aux formes et de la manière prescrites par les lois et règlements sur le fait des prises, et le produit net être remis auxdits armateurs et équipage, prélèvement fait des droits attribués en faveur des invalides de la

marine et des marins français prisonniers chez l'ennemi, par les lois des 9 messidor an III et 3 brumaire an IV, et par l'arrêté des consuls du 7 fructidor an VIII.

A quoi faire tous gardiens, séquestres et dépositaires seront contraints par toutes voies dues et raisonnables, même par corps ; quoi faisant déchargés.

Fait le 9 messidor an IX de la République française, une et indivisible. Présents le citoyen Berlier et les autres membres inscrits sur le procès-verbal de la séance dudit jour.

Tribunal de Cassation.—29 *fructidor au VII.*

Les marchandises d'origine ennemie, prises sur l'ennemi par les Français, déclarées de bonne prise et vendues à un neutre, ont le caractère de marchandises neutres.

le Saint-Vincent *contre* la Tonnante.

« Le Tribunal, — Vu l'art. 1er de la loi du 29 nivôse an VI ; — Considérant que parmi les pièces de bord du navire *le Saint-Vincent* s'est trouvé un certificat du consul français à Gênes, constatant que les cent cinquante-sept barils de saumons, formant partie de la cargaison de ce navire, avaient été achetés par des négociants génois par suite de la prise du navire *le Biederman*, capturé par le corsaire français *la Vigilante*, et déclaré de bonne prise ; que ces saumons étaient donc devenus propriété française, et ensuite génoise ; que, dès lors, leur qualité première ayant été effacée, ils ne pouvaient plus être considérés comme de production anglaise, et, comme tels, légitimer la prise du navire *le Saint-Vincent* ; d'où il suit qu'en prononçant la confiscation de ce navire avec sa cargaison, sous prétexte que les saumons qui composaient en partie cette cargaison étaient de production anglaise, le tribunal civil du département du Golo a fait une fausse application de l'art. 1er de la loi du 29 nivôse an VI, et, par suite, violé l'art. 1er du règlement de 1778 ; — Par ces motifs, le tribunal Casse et annule le jugement du tribunal civil du département du Golo, du 20 messidor an VI. »

Observations. — Cet arrêt a été rendu sous la loi du 29 nivôse an VI, qui avait momentanément abrogé la règle que le pavillon couvre la cargaison. Comme, à cette époque, on confisquait les marchandises ennemies où qu'elles fussent, il était très-important de savoir au juste quel était le caractère qu'il fallait attribuer aux marchandises arrêtées. Aujourd'hui, il est admis par toutes les nations que le pavillon couvre la cargaison ; la doctrine de cet arrêt ne peut donc plus s'appliquer aux marchandises chargées sur navires neutres, mais peut encore s'appliquer aux marchandises chargées sur navires ennemis. Aux termes des déclarations française et anglaise des 28 et 29 mars 1854, on ne confisque pas les marchandises neutres chargées sur navires ennemis, mais on confisque les marchandises ennemies trouvées sur ces navires. — Il est donc utile de savoir si la cargaison d'un navire ennemi est ennemie ou neutre. C'est pour cela que nous avons rapporté cet arrêt.

CONSEIL DES PRISES. — 27 *pluviôse an X.*

Le consul d'une nation neutre chez l'ennemi ne perd pas son caractère neutre parce qu'il fait le commerce.

LA PAIX.

(Voir cette décision ci-dessous, sous l'art. 4 du règlement de 1778. *Hoc tit.*, ch. II. sect. 4, § 2, *Validité des passe-ports.*)

CONSEIL DES PRISES. — 13 *fructidor an IX.*

Le citoyen neutre qui fait le commerce en pays ennemi ne perd pas la qualité de neutre.

Le consul d'un état neutre auprès d'une nation ennemie est toujours considéré comme neutre, même s'il fait le commerce.

Les marchandises qui lui appartiennent doivent donc être considérées comme neutres et non comme ennemies.

LE HARDY *contre* LA VOLTIGEANTE.

Le navire neutre *le Hardy*, chargé pour le compte de Coste Lanfreda, citoyen ragusais, consul de Raguse à Messine, avait été arrêté par *la Voltigeante.* La France était alors en guerre avec le roi des Deux-Siciles; il s'agissait de savoir si Coste Lanfreda, citoyen et consul d'une nation neutre, devait être considéré comme ennemi ou comme neutre.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement :

« Deux questions sont à résoudre : la première, que vous avez vous-« mêmes soumise au ministre des relations extérieures, est ainsi conçue : « Les marchandises appartenant à un individu neutre d'origine, mais « ayant un domicile et un établissement de commerce en pays ennemi, « sont-elles sujettes à confiscation, comme ayant pris le caractère en-« nemi?

« La seconde consiste à savoir « si la qualité de consul d'une puis-« sance neutre, chez une puissance en état de guerre, conserve à celui « qui en est revêtu et aux opérations commerciales auxquelles il se livre « ce caractère absolu de neutralité, qui doit faire respecter les propriétés « par les nations belligérantes, dans l'hypothèse même où la qualité de « natif et originaire d'un pays neutre ne suffirait pas à un simple ci-« toyen pour jouir pleinement du bénéfice de cette neutralité, lorsqu'il « est habitant et domicilié d'un territoire ennemi? »

« La lettre du ministre à la main, et guidé par les publicistes qui ont écrit sur cette matière, je vais examiner ces deux questions le plus succinctement qu'il me sera possible.

« La résidence dans un pays étranger, si l'on admet les principes émis par le ministre des relations extérieures, n'empêche pas un individu d'appartenir au pays qui l'a vu naître. Pour ne plus tenir à sa patrie, il faut qu'il ait volontairement choisi, et qu'il ait été lui-même régulièrement adopté par une patrie nouvelle. Sans cette renonciation de sa part à son ancienne patrie, sans cette adoption de la part de celle qu'il lui préfère, il est toujours ce qu'il était dans l'origine, ami des amis et ennemi des ennemis de sa patrie native; et lorsque cette patrie est neu-

tre, il reste neutre lui-même, et doit jouir pour sa personne, comme pour ses biens, de tous les avantages de la neutralité.

« *Pour ses biens comme pour sa personne*, car ceux-là suivent le sort de celle ci ; car lorsqu'on se sert des mots *ennemis* ou *neutres* en parlant des choses, il est clair que ces mots ne sont que des expressions figurées, par lesquelles on transporte à la chose possédée la qualification de celui qui la possède. Or, si cette qualification de la chose possédée dépend de la qualité de celui qui la possède, par une conséquence nécessaire, cette chose doit être traitée comme neutre, quand son propriétaire, quoique habitant un pays ennemi, doit être respecté comme vrai sujet ou citoyen d'une puissance ou d'une nation neutre. Cette assertion résulte encore d'un autre principe, celui que la guerre n'est pas une relation d'homme à homme, ni des sociétés aux individus, mais bien des sociétés entre elles ; ou, en d'autres termes, un Etat ne peut avoir pour ennemis que d'autres Etats, et non point des hommes.

« Tels sont, comme je vous l'ai dit, citoyens magistrats, les principes établis par le ministre des relations extérieures ; et si je ne vous les présente pas mot à mot et dans des termes aussi étendus, je ne crois pas, du moins, en avoir dénaturé le véritable sens.

« Il faut convenir que ces principes et les inductions qui en découlent sont tout au moins très-séduisants, s'ils ne sont pas décisifs. Mais je consulte Hugues Grotius, le publiciste le plus estimé peut-être de l'Europe, et je vois qu'après avoir soutenu, § 5, liv. III, ch. IV, qu'on a le droit de faire du mal, et même de tuer l'ennemi de l'Etat, il ajoute dans le paragraphe suivant : « Cette licence s'étend bien loin ; car elle ne re-« garde pas seulement ceux qui portent actuellement les armes, ou qui « sont sujets de l'auteur de la guerre, mais encore tous ceux qui se trou-« vent sur les terres de l'ennemi, comme cela est exprimé dans la for-« mule même des délibérations que les Romains prenaient de faire la « guerre. En effet, comme on a à craindre quelque chose de la part même « des étrangers qui se trouvent alors dans le pays de l'ennemi, cela suf-« fit pour que le droit dont il s'agit ait lieu aussi contre eux dans une « guerre générale et non interrompue. En quoi il y a de la différence « entre la guerre et le droit de représailles, qui est une espèce d'impôts « que les sujets doivent payer pour les dettes de l'Etat. Ainsi, il ne faut « pas s'étonner s'il est permis de pousser les choses beaucoup plus loin, « quand on est en guerre pleine et ouverte, que quand on use simple-« ment de représailles, comme le jurisconsulte Baldi l'a remarqué. »

« Cette opinion de Grotius, opposée aux raisonnements du ministre, peut au moins rendre la question très-problématique, surtout si l'on cherche et si l'on parvient, comme il est facile, à découvrir les motifs d'une semblable opinion.

« En effet, si vous ne confisquez pas la marchandise du neutre domicilié en pays ennemi, vous provoquez vous-mêmes les simulations les plus faciles et les plus fréquentes. La puissance votre ennemie appellera chez elle des citoyens d'un pays ou sujets d'une puissance neutre ; là, ils ne feront rien, quoiqu'ils paraîtront tout faire : sous leur nom, vos ennemis feront des armements sans nombre, que vous croirez devoir respecter, et, dans la circonstance actuelle, qui nous assure, malgré les pièces de bord qui ont été produites, qui nous assure que Coste Lanfreda soit le véritable propriétaire de la cargaison du navire *le Hardy ?* Voyez la conduite des Anglais, et suivez leur exemple. Ils ne saisissent pas seulement quand ils le peuvent les navires et les biens appartenant

à la France, ou à toute personne sujette de la France, mais encore les navires et les biens de tout individu habitant quelque partie du territoire français. Il serait, sans doute, un peu trop magnanime de notre part de sacrifier, sous le prétexte soit des principes, soit du respect dû aux droits et priviléges de la neutralité, de sacrifier les intérêts de nos armateurs en course, et de n'oser toucher aux propriétés de nos ennemis, pour soutenir une belle théorie, quand l'Anglais, le plus acharné de tous, nous prend les nôtres dans la pratique.

« Un neutre, a-t-on dit, pour prêter son nom à une expédition ennemie, n'a pas besoin d'être domicilié dans le pays ennemi, et l'ennemi peut très-facilement armer pour son compte, dans le port d'un pays neutre, sous le nom d'un habitant de ce dernier pays ; alors l'inconvénient qu'on paraît craindre n'existe plus. — Il n'existe plus! dites donc plutôt qu'il existait déjà, et convenez que, par le principe que vous voulez faire adopter, vous multipliez son existence. Mais, fût-il réel, ajoute-t-on, il ne peut entrer en balance avec les maux qui naîtraient nécessairement du système opposé. Quel négociant oserait former un établissement en pays étranger, avec la certitude de devenir ennemi (quoique son propre pays restât neutre) dès que le pays où il est établi entrerait en guerre?

« Or, si vous ôtez les établissements du commerce formés dans chaque pays par les négociants étrangers, vous ôtez le lien le plus fort qui unisse les nations, et vous tarissez la source la plus féconde des biens que le commerce répand sur toutes les sociétés humaines.

« Cette objection, citoyens magistrats, repose tout entière, comme vous voyez, sur l'opinion déjà énoncée comme principe, que l'originaire d'un pays neutre, habitant et domicilié d'un pays ennemi, conserve pour ses propriétés et sa personne le caractère de la neutralité : et sous ce point de vue, sans doute, cette objection est d'une grande force; car, qui oserait contester que les personnes ou les propriétés d'un pays neutre doivent être respectées par les nations belligérantes? Mais faites attention, je vous prie, qu'on pose ici en fait ce qui n'est encore qu'en question, savoir : que l'originaire d'un pays neutre, habitant d'un pays ennemi, doit toujours y être réputé et respecté comme neutre. Or, c'est ce que Grotius ne pense pas. C'est ce que n'ont pas aussi pensé les consuls, en adoptant le règlement de 1778, dont l'article 6 est ainsi conçu : « On « n'aura pareillement égard aux passe-ports accordés par les puissances « neutres ou alliées, tant aux propriétaires qu'aux maîtres des bâtiments « sujets des Etats ennemis de Sa Majesté, s'ils n'ont été neutralisés, ou « s'ils n'ont transféré leur domicile dans les Etats desdites puissances « trois mois avant le premier septembre de la présente année, et ne « pourront lesdits propriétaires et maîtres de bâtiments, sujets des Etats « ennemis, qui auront obtenu lesdites lettres de naturalité, jouir de leurs « effets, si depuis qu'elles ont été obtenues, ils sont retournés dans les « Etats ennemis de Sa Majesté, pour y continuer leur commerce. »

« Car, comme l'a très-bien observé le défenseur du corsaire, puisque la simple translation de domicile en pays neutre suffit pour imprimer le caractère neutre à un ennemi, n'est-on pas en droit de conclure, par analogie, que le neutre qui forme un établissement de commerce et transporte son domicile en pays ennemi, devient ennemi lui-même?

« J'avoue, citoyens magistrats, que ce dernier raisonnement porte la conviction dans mon âme; et quand je considère surtout l'avantage incalculable qui résulterait pour les ennemis de la France de conserver le caractère de neutre à l'originaire d'un pays neutre qui habite un pays

ennemi, j'avoue qu'il me répugne d'adopter une pareille doctrine, que l'Anglais, je le répète, a formellement rejetée à notre égard.

« S'il me reste encore des doutes à ce sujet, ce sont donc uniquement ceux que la seconde question fait naître, celle de savoir si la qualité de consul d'une puissance neutre, chez une puissance en état de guerre, conserve à celui qui en est revêtu et aux opérations commerciales auxquelles il se livre ce caractère absolu de neutralité qui doit faire respecter ses propriétés par les puissances belligérantes, dans l'hypothèse même où la qualité de natif et originaire d'un pays neutre ne suffirait pas à un simple citoyen pour jouir pleinement du bénéfice de cette neutralité, lorsqu'il est habitant et domicilié d'un territoire ennemi ?

« Si une longue résidence dans un pays soumet l'étranger qui l'habite aux lois du pays ; si l'on peut dire que les intérêts de ce pays deviennent ses intérêts personnels ; s'il doit profiter ou souffrir des différentes situations où se trouve la nation chez laquelle il habite, même avec d'autres nations que celle dont il est membre, cela ne peut se dire sans doute que d'un simple particulier, et non de l'individu chargé de représenter son gouvernement, de l'individu revêtu d'un caractère qui le distingue essentiellement de tous les individus soumis aux lois du pays où s'attache sa mission, soit à cause de leur naissance et de leur habitation dans ce pays, soit à cause de leur habitation seulement.

« Cette proposition est si vraie, que, dans le cas où il aurait pris naissance dans le pays même, la simple qualité d'agent d'une puissance étrangère l'exclurait du rang des citoyens du pays, et le rendrait incapable d'y remplir aucune magistrature intérieure ; du moins, tels sont les principes adoptés par la France, et je ne pense pas qu'aucune puissance en ait adopté de contraires.

« De ce que cet agent d'une puissance étrangère ne puisse jamais jouir, tant qu'il est revêtu de cette qualité, des droits de cité dans le pays où l'attache sa mission, il doit résulter, pour que la justice ne se trouve pas blessée, qu'il puisse se prévaloir de tous les avantages qui sont accordés à la nation qu'il représente, soit par celle chez laquelle il habite, soit encore par les autres nations.

« Et si, à l'égard des autres nations qui sont en guerre entre elles, la nation qu'il représente a gardé une conduite neutre et jouit des droits de la neutralité, il s'ensuit qu'il doit en jouir lui-même également, puisque le titre d'agent d'une puissance neutre lui conserve éminemment, encore bien qu'il habite un pays étranger, tous les droits de ses compatriotes qui n'ont pas cessé d'habiter leur pays natal.

« Dans la cause qui vous est soumise, il importe donc peu d'examiner si Messine était ou n'était pas en état de guerre avec la France ; Coste Lanfreda y frète un navire et le charge ; mais Coste Lanfreda n'est point citoyen de Messine ; il est consul de Raguse. Raguse est en pleine paix avec la France, ou du moins Raguse n'a pas pris part à la guerre qui existe entre la France et ses ennemis. Coste Lanfreda doit donc participer aux droits de la nation ragusaise ; il doit donc profiter de tous les bénéfices de la neutralité.

« Ce raisonnement, je le confesse, citoyens magistrats, me paraîtrait d'une très-grande force, s'il n'était pas affaibli par la distinction qu'on peut faire entre le caractère de consul et la qualité de négociant, qui, s'ils se trouvent réunis, ne peuvent du moins pas se confondre dans la personne de Coste Lanfreda.

« S'il s'agissait, en effet, a dit le capitaine du corsaire, si dans la cause

il s'agissait des prérogatives et des droits consulaires, sans doute le séjour du consul neutre dans une ville ennemie ne les lui ferait pas perdre, et les puissances belligérantes se feraient un devoir de les respecter. C'est au milieu des horreurs de la guerre qu'il faut surtout se montrer sévère sur le maintien des droits de la neutralité. Mais un consul faisant le commerce abdique les privilèges de son état. Il s'en dépouille lui-même pour se replacer dans la classe des simples individus. Ce principe, qui est du droit des gens, est parfaitement développé par le publiciste Vattel. Cet auteur décide, liv. IV, ch. VIII, que toutes les choses qui appartiennent directement à la personne du ministre, en sa qualité de ministre public, tout ce qui est à son usage, tout ce qui sert à son entretien et à celui de sa maison participe à l'indépendance du ministre et est absolument exempt de toute juridiction dans le pays. « Ces choses, dit-il, sont considérées comme étant hors du territoire avec la personne à qui elles appartiennent. » Puis il continue : « Mais il n'en peut être de même « des effets qui appartiennent manifestement au ministre sous une au- « tre relation que celle de ministre. Ce qui n'a aucun rapport à ses fonc- « tions et à son caractère ne peut participer aux privilèges que ses fonc- « tions et son caractère lui donnent. »

« S'il arrive donc, comme on l'a vu souvent, qu'un ministre fasse quelque trafic, tous les effets, marchandises, argent, dettes actives et passives appartenant à son commerce, toutes ses contestations même, et les procès qui en résultent, tout cela est soumis à la juridiction du pays; et, bien que pour ces procès on ne puisse s'adresser directement à la personne du ministre, à cause de son indépendance, on l'oblige indirectement à répondre par la saisie des effets qui appartiennent à son commerce.

« Les abus qui naîtraient d'un usage contraire sont manifestes. Que serait-ce qu'un marchand privilégié pour commettre impunément dans un pays étranger toutes sortes d'injustices? Il n'y a aucune raison d'étendre l'exemption du ministre (même de l'ambassadeur) jusqu'à des choses de cette nature. Si le maître craint quelque inconvénient de la dépendance indirecte de son ministre, il peut lui défendre un négoce, lequel, aussi bien, sied mal à la dignité de son caractère. (Les gouvernements espagnol et français font cette défense à tous leurs consuls).

Valin, dans son commentaire sur l'article 12 du titre IX, *Des consuls*, ordonnance de la marine, est du même avis; voici comment il s'exprime : « Les consuls étrangers en France sont justiciables des officiers des ju- « ridictions françaises, s'ils font commerce à raison duquel ils aient « contracté quelques engagements. En ce cas, ils peuvent être poursuivis « dans les juridictions qui ont droit d'en connaître, sans pouvoir exciper « du privilège du consulat ; d'où il suit que, dans le même cas, la con- « damnation étant par corps, ils peuvent être constitués prisonniers, à « défaut de payement. »

« Comme vous voyez, citoyens magistrats, suivant tous les auteurs qui ont traité cette matière, il existe une distinction bien réelle entre les actes ministériels du consul et ceux qui ne sont de sa part que les faits d'un simple citoyen, c'est-à-dire de pures opérations de commerce; entre les propriétés appartenant à son titre et pour le service de ses fonctions, et celles qui n'appartiennent qu'à sa personne, ou sont le produit de ses spéculations mercantiles : celles-là participent de son indépendance, je dis plus, de son inviolabilité, comme représentant d'une nation étrangère; celles-ci sont, comme celles de tous les autres citoyens, soumises aux

lois et à la juridiction du pays, en même temps qu'elles sont sous leur sauvegarde.

« La seule objection que l'on pourrait faire, c'est que, dans la cause présente, ces propriétés particulières, personnelles et mercantiles de Coste Lanfreda, ne lui sont point contestées par des citoyens de Messine, mais bien par un corsaire français, qui invoque les lois de la guerre et non les lois civiles, celles de la France et non celles de Messine.

« A cela, je réponds que si le droit commun des nations, comme nous l'apprend Grotius, veut que l'étranger domicilié dans un pays ennemi soit traité comme l'ennemi même, l'objection devient nulle, et la distinction établie entre la qualité de consul et celle de négociant conserve, au contraire, toute sa force, puisque le seul fait de l'exercice du commerce par Coste Lanfreda, à Messine (qu'il soit ou qu'il ne soit pas consul de la nation ragusaise), cet exercice du commerce, à Messine, l'assimile, sous ce point de vue, à tous les autres habitants et négociants de Messine, et le met conséquemment dans le cas d'être traité comme un simple habitant de Messine, par un corsaire français, ennemi de la puissance sicilienne.

« Néanmoins, citoyens magistrats, des considérations d'une importance supérieure suffiraient peut-être pour motiver une décision contraire. Les arguments qui ont été faits pour prouver la neutralité de la cargaison du navire *le Hardy* sont d'ailleurs d'une telle force qu'il est bien difficile de les détruire entièrement. Si j'avais à prononcer comme juge, ma détermination serait, sans doute, très-incertaine ; mais, heureusement pour le repos de ma conscience, mon avis ne doit pas faire poids dans la balance, et, en conséquence, je conclus à ce que la prise soit déclarée invalide, et à la restitution du navire et de la cargaison. »

Le Conseil, — Ouï le rapport du citoyen Lacoste, membre du Conseil;

Au moyen de ce qu'il résulte principalement des pièces qu'il n'a point existé de contravention sérieuse sur la régularité des pièces relatives au navire, qui a été emmené aussitôt après le jugement du tribunal de commerce ; — Qu'à l'égard de la cargaison, Coste Lanfreda, qui en est propriétaire, exerçant à Messine les fonctions de consul de Raguse, a prouvé, devant le tribunal d'appel, qu'il était originaire de Raguse, ce qui ne permet pas de s'arrêter à l'assertion vague du capitaine, portant qu'il le croyait sujet de Naples ; — Qu'il n'y a point eu de double destination constatée, et que, lors même qu'elle l'eût été, les deux ports indiqués étant également l'un neutre, l'autre allié, il ne pouvait y avoir lieu à aucune suspicion raisonnable ; — Que la loi du 29 nivôse an VI, ne concernant que les marchandises du cru anglais, ne pouvait s'appliquer à celles du cru des Deux-Siciles, qui n'ont pas été occupées à titre de conquête par les troupes de la Grande-Bretagne ; — Qu'alors, pour décider la qualité de la cargaison du navire *le Hardy*, il suffit d'examiner si elle peut être considérée comme ennemie, sur le rapport que Coste Lanfreda, originaire de Raguse et consul, résidait en cette qualité et faisait le commerce à Messine, pays alors en guerre avec la République française ; — Que cette question de droit public se résoudra facilement pour la négative, en faisant attention que la résidence en pays étranger n'empêche pas un individu d'appartenir au pays qui l'a vu naître ; — Que, pour ne plus tenir à sa patrie, il faut qu'il ait volontairement choisi une patrie nouvelle, et qu'elle l'ait régulièrement adopté ; — Que sans cette renonciation de sa part à son ancienne patrie, sans cette adoption nécessaire, il est toujours ce qu'il était originairement, ami des amis, ennemi des en-

nemis de sa patrie native; que, lorsque cette patrie est neutre, il reste neutre lui-même, et doit jouir, pour sa personne comme pour ses biens, de tous les avantages de la neutralité, parce que les biens n'ont pas par eux-mêmes de caractère neutre ou hostile, mais prennent toujours celui dont se trouve revêtu leur propriétaire; — Que d'ailleurs la guerre n'étant point une relation d'homme à homme, ni des sociétés aux individus, mais bien des Etats entre eux, on ne peut forcer à y prendre part celui qui n'a pas manifesté la volonté expresse de s'incorporer à la puissance belligérante chez laquelle il habite; — Que les inconvénients, les abus que peut entraîner le système contraire, quelque graves qu'ils soient, sont plus que balancés par l'avantage que retire le monde commerçant de la protection et de la faveur accordées par les belligérants au commerce neutre, quelque part qu'il s'exerce; — Que les ennemis d'origine, quoique établis dans un pays neutre et y faisant le commerce sous la protection et le pavillon neutre, ne perdant point le caractère ennemi, il serait tout à la fois déloyal et contradictoire d'assimiler, suivant l'occurrence et les chances variables de la guerre, les neutres d'origine à des ennemis, uniquement parce qu'ils résideraient et commerceraient en pays ennemis; — Que les publicistes, dans des temps déjà reculés, où la force tenait encore plus ou moins lieu du droit, ont bien pu énoncer des faits contraires et professer des principes opposés; mais que les progrès successifs de la civilisation, le besoin, universellement senti, de l'accroissement et de la liberté des relations commerciales entre les peuples, en amenant des idées plus saines, ont fait prévaloir des idées plus libérales que le gouvernement s'empresse de proclamer aujourd'hui, comme le type de sa politique et le gage de son amour de l'humanité; — Qu'en reportant ces considérations sur l'espèce actuelle, on voit un propriétaire neutre d'origine, qui, par sa résidence en pays devenu momentanément ennemi, et par ses spéculations commerciales, n'a pu perdre les avantages de sa neutralité, avec d'autant plus de raison, qu'y exerçant les fonctions de consul de sa patrie originaire, il n'a pas cessé de lui appartenir de fait et de droit, et, dans aucun cas, ni pour sa personne ni pour son commerce, qui en est inséparable, n'a pu être considéré comme ennemi;

Décide que la prise faite par le corsaire français *la Voltigeante*, du navire ragusais *le Hardy*, est nulle et illégale, en fait pleine entière mainlevée aux propriétaires tant du navire que de la cargaison.

Conseil d'État. — 19 *janvier* 1811.

Sont valables les prises faites sur les sujets révoltés d'un souverain allié.

Ces rebelles sont des ennemis pour leur souverain et ses alliés.

Don Joseph Napoléon, roi d'Espagne et des Indes.

Les 13 et 27 décembre 1809, le Conseil des prises avait déclaré de bonne prise les navires espagnols *l'Amphitrite* et *la Notre-Dame-des-Carmes*, capturés par les trincadours de l'Etat et du commerce *le Précurseur*, *le Tigre*, *le Jeune-Henri*, *l'A-propos* et *le Saint-François*, et avait adjugé aux capteurs ces deux navires et leur cargaison, composée, en grande partie, de tabacs d'Espagne.

Pour juger ainsi, le Conseil des prises s'était fondé sur ce que les na-

vires capturés portaient le pavillon de l'ancien gouvernement espagnol ; sur ce qu'ils étaient destinés à porter à l'étranger la cargaison de tabacs que l'évêque de Saint-Ander voulait vendre au profit des insurgés espagnols. Le Conseil avait vu dans ces navires des ennemis.

De plus, ils n'avaient pas de papiers de bord réguliers.

La manufacture de Saint-Ander appartenait au roi d'Espagne, le roi Joseph fit réclamer par son ambassadeur les tabacs qui, pour avoir été aux mains des insurgés, n'en étaient pas moins restés sa propriété. On soutenait de plus, en son nom, que l'on ne pouvait pas considérer des insurgés comme une puissance belligérante, et que c'était leur reconnaître ce caractère que de valider les prises faites sur eux.

Malgré ces raisons, le Conseil statua en ces termes :

« NAPOLÉON, etc. — Vu la requête qui nous a été présentée au nom de Sa Majesté don Joseph Napoléon, notre frère, roi d'Espagne et des Indes, comme propriétaire, à titre domanial, des tabacs de la factorerie de Saint-Ander, pris à bord des navires *l'Amphitrite* et *la Notre-Dame-des-Carmes*, pour qu'il nous plaise annuler, en ce qui concerne lesdits tabacs, deux décisions du Conseil des prises, en date des 13 et 27 décembre 1809, portant que les prises faites par les trincadours de l'Etat et du commerce *le Précurseur, le Tigre, le Jeune-Henri, l'A-propos* et *le Saint-François*, du navire *l'Amphitrite* conduit à Bilbao, et du navire *la Notre-Dame-des-Carmes* conduit à Castro, sont bonnes et valables et, en conséquence, adjugent lesdits navires et toutes les marchandises de la cargaison auxdits capteurs ; — Vu les pièces à l'appui de la requête déposée par le duc de Frias, ambassadeur d'Espagne, et les défenses fournies par les capteurs et armateurs desdits trincadours ; — Considérant que la navigation des deux navires *l'Amphitrite* et *la Notre-Dame-des-Carmes* n'était protégée par aucune expédition ; que les tabacs déposés sur ces navires par les rebelles de Saint-Ander au moment de leur fuite, et destinés pour un port rebelle, étaient devenus une propriété ennemie, et qu'en conséquence ils ont été justement adjugés au profit des capteurs, etc.;

« ART. 1er. La requête présentée au nom de Sa Majesté le roi d'Espagne, notre frère, ne peut être admise, etc. »

COUR DE CASSATION. — 8 *septembre* 1832.

Le navire neutre portant pavillon neutre, nolisé par des Français insurgés contre leur pays, prend le caractère de navire ennemi. Il doit être traité comme tel, même quand il aborde à la côte de France, dans le cas de relâche forcée.

LE CARLO-ALBERTO.

En 1832, la duchesse de Berry avait organisé, en Italie, une expédition qui devait débarquer à Marseille ; elle avait nolisé un navire à vapeur, *le Carlo-Alberto*, qui portait pavillon sarde. Par suite d'avaries survenues à sa chaudière, ce bâtiment relâcha dans la rade de la Ciotat. Des arrestations furent opérées à son bord : les individus arrêtés réclamèrent et invoquèrent la neutralité du navire.

Le 6 août 1832, arrêt de la Cour d'Aix statuant sur la question de neutralité du navire, dans les termes suivants :

«...Considérant que le bateau à vapeur *le Carlo-Alberto* est un bâti-

ment d'origine sarde ; qu'il naviguait portant le pavillon du roi de Sardaigne ; — Que tous les papiers nécessaires à la navigation émanaient des autorités sardes, et que, pendant cette navigation, c'est au consul de cette puissance que l'on référait le visa de ses papiers et les autres objets d'intérêt du bâtiment ; que tout l'équipage était composé de matelots et autres employés sujets du roi de Sardaigne ;

« Considérant que tout navire doit être réputé une continuation du territoire de la nation à laquelle il appartient ; que le pavillon d'une puissance est le signe de la nationalité d'un Etat et porte avec lui sa juridiction et sa souveraineté ;

« Considérant que quoique dans la présente circonstance le nolissement du *Carlo-Alberto* ait été fait en entier par Saint-Priest, duc d'Almazan, ce nolissement, qui n'est qu'un contrat de louage de ce bâtiment, ne peut changer son caractère primitif et sa nationalité ;—Considérant ensuite que l'arrestation des diverses personnes qui se trouvaient sur *le Carlo-Alberto* a été effectuée lorsque ce bateau à vapeur, allant de Rose dans la direction de Nice, avait été forcé de relâcher à la Ciotat, par suite de l'état de délabrement et avaries graves constatées, survenues à sa chaudière, et pendant que l'on s'occupait à réparer les avaries et à traiter l'achat d'une provision de charbon nécessaire à la continuation du voyage ; — Que ces circonstances sont de la nature de celles qui, parmi les nations policées, le placent sous la sauvegarde de la bonne foi, de l'humanité et de la générosité ;

« Considérant que, d'après ces principes et ces faits, les arrestations qui sont l'objet des réclamations dont il s'agit ont été faites sur un bâtiment étranger, qui s'assimile à un territoire étranger, et dès lors sur un territoire indépendant de la France ; — Qu'elles ont été faites dans le temps de la relâche forcée du *Carlo-Alberto* à la Ciotat... ; — Considérant qu'il y a ainsi dans ces arrestations violation du droit des gens, et atteinte aux sentiments de générosité que la nation française n'a cessé de professer, etc... »

Pourvoi du procureur général près la Cour d'Aix.

Nous trouvons, dans le réquisitoire prononcé par M. le procureur général Dupin devant la Cour de cassation, les passages que voici :

«... L'idée fondamentale de l'arrêt attaqué est que la capture a été faite en violation du droit des gens et du droit naturel : *du droit des gens*, car les prisonniers naviguaient sur un navire sarde, avec des papiers sardes, sous le pavillon d'une puissance amie ; ce navire était, par fiction, une continuation du territoire sarde ; il portait avec lui sa juridiction et sa souveraineté ; il était inviolable ; *du droit naturel*, puisque le navire était en relâche forcée pour se réparer et s'approvisionner dans un moment où on ne pouvait imputer aucun acte répréhensible à ceux qui le montaient...

«... Mais non, il n'est pas vrai de dire, d'une manière générale et absolue, que tout navire portant pavillon neutre ou ami est inviolable, et que ce pavillon couvre tout. Il sera inviolable s'il reste dans les conditions du droit des gens ; il ne le sera pas s'il les a violées ou méconnues. Nul ne contestera que la piraterie et la contrebande peuvent être réprimées, quel que soit le pavillon à l'aide duquel elles s'exercent. Le même droit de répression doit exister au profit de toute nation chez laquelle un navire, sous quelque pavillon que ce soit, porterait des secours à la guerre civile, ramènerait des bannis ou chercherait à introduire des conspirateurs destinés à porter le trouble et la dévastation dans son sein.

Ainsi tout ce qu'on a dit du *Carlo-Alberto*, de son pavillon, de son extranationalité, serait vrai s'il était resté dans la stricte observation des règles du droit des gens, s'il n'avait pas contrevenu à nos lois et manqué aux devoirs de la neutralité; mais, dès qu'il y a contrevenu, les mêmes règles doivent se rétorquer contre lui et servir à le condamner.

«... Il y a eu complot, concert des conjurés venus de l'Italie avec les conjurés de l'intérieur de la France; le nolissement du navire a eu lieu en vue de venir se réunir à eux; le pavillon sarde n'a été déployé que pour leurrer la marine française, et les faux-papiers de l'équipage ont été imaginés pour tromper la surveillance des agents français. Ce bâtiment a fait fausse route; il n'a pas été à Barcelone; il s'est mis volontairement en contact avec les côtes de France... Il a violé nos lois et commis un attentat à la sûreté de l'Etat, en versant sur le territoire français la duchesse de Berry. C'est là un acte de contrebande, c'est une cause légitime de capture, car, avec la duchesse de Berry, on amenait un moyen de troubler la France et d'y attiser le feu de la sédition...

« Mais, dit-on, au moment de la capture des prisonniers, *le Carlo-Alberto* était en relâche forcée, c'est le malheur qui les a livrés! Ah! sans doute, si *le Carlo-Alberto* était un navire ami, s'il avait observé envers nous les droits de la neutralité et les règles du droit des gens, que la relâche ait été forcée ou non, il avait droit à toute la protection de l'hospitalité; mais il s'est conduit en ennemi, il a été hostile à la France, il a violé à notre égard le droit sacré qu'il invoque; il n'est donc pas vrai de dire qu'on n'a pas dû arrêter les malfaiteurs qu'il avait amenés jusque chez nous. Nos lois positives, les art. 19 et 20 de l'arrêté du 6 germinal an VIII, conforme, en ce point, à l'art. 14 du règlement du 26 juillet 1778, et à l'ordonnance de la marine de 1681, déclarent de bonne prise tout navire ennemi, même échoué ou naufragé. Mais ici il n'y a pas eu relâche forcée, dans le sens qui serait nécessaire pour appeler cette relâche un malheur. La relâche forcée est innocente, quand un navire, suivant sa route, une route inoffensive et non suspecte, est retardé par un accident qui le force à aller implorer des secours là où il n'avait pas dessein d'aller. Dans ce cas, le navire gardant sa neutralité, ne s'étant permis aucun acte offensif, il n'y aurait pas de motif pour le retenir. Ici, ce n'est pas malgré lui que *le Carlo-Alberto* est venu sur les côtes de France. S'il avait voulu aller à sa destination supposée, à Barcelone, il avait assez de combustible à bord. Il a employé son temps à chercher des moyens d'effectuer ses desseins, de se mettre en contact avec les conspirateurs de Marseille, qui étaient prévenus de son arrivée, qui l'attendaient et qui ont communiqué avec lui. Sa relâche a été forcée, mais forcée à l'occasion de son délit, par suite du temps qu'il avait employé à le commettre..... »

Sur ces conclusions :

Du 8 septembre 1832, Arrêt. C. cassation, Ch. criminelle; M. le comte de Bastard, prés. MM. Ricard, rapporteur; Dupin, procureur général; Hennequin, avocat.

LA COUR,

...Statuant au fond; — Attendu que le privilége établi par le droit des gens, en faveur des navires alliés ou neutres, cesse dès que ces navires, au moyen de l'alliance ou de la neutralité du pavillon qu'ils portent, commettent des actes d'hostilités; que, dans ce cas, ils deviennent ennemis, et doivent subir toutes les conséquences de l'état d'agression dans lequel ils se sont placés...

« Attendu qu'il résulte des faits posés par l'arrêt des mises en accusation que le bateau à vapeur sarde, *le Carlo-Alberto*, est parti de Livourne pour une destination supposée, avec des passagers dont les noms étaient aussi supposés, et, par conséquent avec de fausses pièces de bord ; que sa destination réelle était de servir d'instrument au complot qu'avaient formé ses passagers contre le gouvernement français ; qu'il avait été nolisé à cet effet, et a servi à l'exécution de ce complot ; qu'on ne peut donc invoquer, en faveur de ce navire et de ses passagers, le privilége du droit des gens qui, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, n'est établi qu'en faveur des alliés et des neutres ; d'où il suit qu'en leur attribuant ce privilége, la décision attaquée a faussement appliqué, et par conséquent violé les principes du droit des gens ;

« Attendu que la décision attaquée est, en outre, motivée sur ce que l'arrestation des passagers du *Carlo-Alberto* a été effectuée lorsque ce bateau, allant de Rose dans la direction de Nice, avait été obligé de relâcher à la Ciotat, par suite de l'état de délabrement et avaries graves constatées, survenues à sa chaudière, et pendant que l'on s'occupait à réparer les avaries et à traiter de l'achat d'une provision de charbon nécessaire à la continuation du voyage ; et que ces circonstances sont de la nature de celles qui, parmi les nations policées, le placent sous la sauvegarde de la bonne foi, de l'humanité et de la générosité ; — Attendu que ces principes ne peuvent être appliqués quand il s'agit d'un navire qui avait été nolisé pour servir d'instrument à un complot et qui venait, en effet, de servir à l'exécution de ce crime, à la poursuite duquel était l'autorité française, et qui se trouvait encore en état d'hostilité, puisqu'il portait des passagers mis, depuis lors, en état d'accusation, comme conspirateurs ; — CASSE, etc. »

CONSEIL DES PRISES. — 9 *thermidor an IX.*

D'après le droit des gens, en temps de guerre maritime, les pêcheurs côtiers doivent être respectés, bien qu'ils appartiennent à une nation belligérante. L'ennemi ne peut les capturer.

LA NOSTRA SEGNORA DE LA PIEDAD Y ANIMAS *contre* LA CARMAGNOLE.

Le corsaire *la Carmagnole* avait capturé une barque portugaise, nommée *la Nostra Segnora de la Piedad y animas.*

Le capitaine de cette barque, interrogé conformément à la loi, fit la déclaration suivante :

« Le 20 ou 21 du mois d'avril dernier, il est sorti, avec son mistick, de la ville de Penichi, en haute mer, pour aller à la pêche du cavallos (sorte de poisson d'un vert noirâtre), pour le saler et en tirer parti à son bord, ayant treize hommes d'équipage ; et, en effet, ayant employé à ladite pêche tout le temps qui s'est écoulé entre les jours susdits et le 17 du courant, il fut pris ce même jour par le corsaire français, à la distance de trois ou quatre lieues en haute mer, à la hauteur de Tavira. »

L'équipage confirma cette déclaration Il n'était pas douteux que les capturés fussent des pêcheurs.

Que devait-on statuer à leur égard ?

Le commissaire du gouvernement Dufaut donna les conclusions que voici :

« Le monument le plus ancien, a-t-il dit, que nous ait conservé sur

ce point le Code des prises est une ordonnance du 1er octobre 1692, rendue sous le règne de Louis XIV. A cette époque, la neutralité parfaite de la pêche était reconnue. L'ordonnance du 1er octobre éloignait, à la vérité, de nos parages les pêcheurs anglais, mais elle accordait à ceux qui y seraient rencontrés un sauf-conduit de huit jours pour retourner chez eux; et cette mesure, que les circonstances justifiaient, n'avait pour but que de se garantir de l'espionnage auquel, sous prétexte de la pêche, se livrait un ennemi, qui préparait déjà le bombardement de nos places maritimes, exécuté en 1674.

« Dans la guerre que la France soutint contre l'Angleterre, en faveur de l'indépendance américaine, elle ne s'écarta point de ces principes. « Le désir que j'ai toujours eu, porte une lettre du roi à l'amiral, en date « du 5 juin 1773, d'adoucir les calamités de la guerre, m'a fait jeter les « yeux sur cette classe de mes sujets qui se consacre au commerce de la « pêche, et qui n'a pour subsistance que les ressources que ce commerce « lui présente ; j'ai pensé que l'exemple que je donnerais à mes enne- « mis, et qui ne peut avoir d'autres principes que les sentiments d'hu- « manité qui m'animent, les déterminerait à accorder à la pêche les « mêmes facilités auxquelles je consentirais à me prêter. En consé- « quence, j'ai donné ordre à tous les commandants de mes bâtiments, « aux armateurs et capitaines des corsaires, de ne point inquiéter, jus- « qu'à nouvel ordre, les pêcheurs anglais et de ne point arrêter leurs bâ- « timents, non plus que ceux qui seraient chargés de poisson frais, « quand même ce poisson n'aurait pas été pêché à bord de ces bâtiments; « pourvu toutefois qu'ils ne soient armés d'aucune arme offensive, et « qu'ils ne soient pas convaincus d'avoir donné quelques signaux qui « annonceraient une intelligence suspecte avec les bâtiments de guerre « ennemis. »

« Bientôt on eut occasion de mettre en pratique les principes contenus dans cette lettre; et l'arrêt du Conseil du 6 novembre 1780 en offre un exemple très-remarquable. Cet arrêt, qui renouvela les défenses portées en la lettre du 5 juin, fut rendu sur une opposition formée par la Chambre de commerce de Dunkerque, contre une ordonnance du Conseil des prises du 10 mai 1780, qui avait déclaré bonne la rançon du bateau pêcheur *le Jean-et-Sara*. La Chambre du commerce exposait dans sa requête qu'aucune ville du royaume n'était plus intéressée que celle de Dunkerque au maintien de la liberté de la pêche ; elle rappelait une lettre du ministre de la marine, du 31 mai 1778, qui contenait les intentions du roi à cet égard; et l'armateur français lui-même, dès qu'il fut instruit que la prise était celle d'un bateau pêcheur, s'empressa de donner un désistement formel de ses prétentions.

« Depuis le commencement de la guerre actuelle, bien loin que le gouvernement français ait rendu, sur la liberté de la pêche, des Décisions opposées à celles publiées jusqu'alors, on l'a vu, au contraire, en étendre et en favoriser constamment les principes.

« Au mois de mars 1709, le Conseil exécutif autorisa les officiers municipaux de Calais à ouvrir, avec le commandant des Dunes, une négociation tendant à l'affranchissement entier de la pêche, à trois lieues des côtes.

« En thermidor an III, le Comité de salut public renvoya sans échange tous les pêcheurs anglais qui se trouvaient dans les dépôts de la République, ne les considérant pas comme prisonniers de guerre : disposition qui renferme l'expression implicite des égards que mérite partout cette

classe d'hommes, dont le travail pénible et peu lucratif, ordinairement exercé par des mains faibles ou âgées, est si étranger aux opérations de la guerre.

« Mais pourquoi chercher des règles de conduite dans des actes qui sont déjà loin de nous? N'avons-nous pas sous les yeux l'exemple récemment donné par le gouvernement français, lorsque le ministère britannique rompit brusquement, et sous de vains prétextes, la convention relative à la neutralité réciproque des pêcheurs, et sacrifia quelques malheureuses familles aux alarmes que lui causait la confédération maritime du Nord? Ne l'a-t-on pas vu protester contre cette détermination violente, et manifester, par le rappel de son commissaire à Londres, l'indignation qu'elle lui causait? Ne l'a-t-on pas vu dénoncer un tel acte comme contraire à tous les usages des nations civilisées et au droit commun qui les régit, même en temps de guerre, et comme donnant à la guerre actuelle un caractère d'acharnement et de fureur, qui détruisait jusqu'aux rapports d'usage dans une guerre loyale? Enfin, ne l'a-t-on pas vu déclarer en même temps qu'ayant toujours eu pour premier désir de contribuer à la pacification générale, et pour maxime d'adoucir, autant que possible, les maux de la guerre, il ne pouvait songer, pour sa part, à rendre de misérables pêcheurs victimes de la prolongation des hostilités; qu'il s'abstiendrait de toutes représailles, et qu'il ordonnerait, au contraire, que les bâtiments français armés en guerre ou en course continuassent à laisser la pêche libre et sans atteinte!

« Il est donc constant que les bateaux pêcheurs doivent jouir d'une franchise entière; le gouvernement français ne l'a pas toujours ouvertement favorisée, et le cabinet de Saint-James ne l'a pas toujours méconnue. Dans le cours de la présente guerre, une convention conclue entre les Espagnols et les Anglais, et signée des amiraux Mazzaredo et Saint-Vincent, statua qu'aucune hostilité n'aurait lieu contre les bateaux pêcheurs des deux nations et leurs équipages, soit dans le canal de Gibraltar, soit dans la mer septentrionale. La règle générale ne paraît susceptible d'aucun doute; elle dérive du droit des gens, qui est naturellement fondé, dit Montesquieu, sur ce principe, « que les diverses nations doivent se « faire dans la paix le plus grand bien et dans la guerre le moins de mal « qu'il est possible, sans nuire à leurs véritables intérêts. »

« Il ne s'agit plus maintenant que de savoir si quelque exception défavorable ne s'élève point contre le bateau portugais qui fait l'objet de cette discussion.

« Et d'abord, quoiqu'on ne puisse argumenter en sa faveur d'aucune convention particulière arrêtée avec le Portugal, je ne crois pas qu'on doive pour cela priver *la Nostra Segnora de la Piedad* d'un avantage que le gouvernement de la République, ainsi qu'on l'a vu plus haut, avait laissé généreusement aux pêcheurs anglais, moins comme un droit acquis et convenu (puisqu'il n'y a pas de droit sans réciprocité, et que, dans l'hypothèse, la réciprocité n'existait pas), que comme une chose inhérente à la qualité essentiellement pacifique des individus, et accordée par le désir de contribuer aux progrès de la civilisation. D'ailleurs, ce n'est point user d'une faveur étrange que d'en agir avec les Portugais comme avec les Anglais, dont ils sont les alliés.

« En second lieu, *la Nostra Segnora de la Piedad*, sortie uniquement pour la pêche, uniquement occupée de ce travail tout le temps qu'elle tint la mer, ne paraît pas s'être éloignée des eaux du Portugal: elle était partie de Penichi; elle fut prise à trois lieues en mer, ayant le cap sur

Tavira. Les déclarations du capitaine Los Santos s'accordent parfaitement avec le procès-verbal de capture ; et toute la déposition de ce capitaine porte un caractère de simplicité et de bonne foi qui inspire d'autant plus de confiance qu'il n'a fait aucune réclamation, et que, dans l'ignorance complète des principes qui le protégeaient, il n'a point cherché à éluder la peine qu'il croyait intimement attachée à sa qualité de sujet d'une puissance ennemie.

« D'un autre côté, ce mistick n'avait point d'armes, et son équipage ne présentait pas un nombre d'hommes supérieur à celui qu'exigeaient la manœuvre, un travail de plusieurs jours et le service des filets.

« On ne peut également concevoir aucun soupçon de l'état de salaison où se trouvait le produit de la pêche. Cette précaution était nécessaire pour mettre le poisson à l'abri des effets de la chaleur : recueilli par des mains laborieuses, ce poisson ne peut également être assimilé à la matière ordinaire des cargaisons, ni considéré comme provenant du commerce. Peut-être était-il destiné à y entrer ; mais on n'aura point perdu de vue que la lettre du 5 juin 1779 fut écrite en faveur de cette classe qui se consacre au commerce de la pêche, et qui n'a pour subsistance que les ressources que ce commerce lui présente, expressions qui indiquent clairement que le législateur n'a pas voulu se borner envers les pêcheurs à de stériles démonstrations d'humanité.

« D'après ces considérations, je conclus à la restitution du bateau pêcheur *la Nostra Segnora de la Piedad y animas.* »

Le Conseil, — Faisant droit sur les conclusions du commissaire du gouvernement, et adoptant les principes d'humanité et les maximes du droit des gens qui y sont développés, — Ordonne que le bateau pêcheur *la Nostra Segnora de la Piedad y animas*, amené à Cartaya par le corsaire français *la Carmagnole*, ensemble le poisson qu'il renfermait ou le produit net de la vente qui aurait pu en être faite, seront restitués au maître et patron du bateau pêcheur, ou à son fondé de pouvoirs, pour en disposer ainsi qu'il avisera, etc.

Conseil des prises. — 13 *frimaire an IX.*

Ne sont de bonne prise que les navires pris en mer ou échoués. Le navire admis sans contestation comme ami dans un port français ne peut être saisi plus tard comme ennemi.

Le Camaron.

Le Camaron, navire d'origine portugaise, et qui avait précédemment porté le nom du *Sainte-Anne et Saint-Joseph*, avait été acheté par une dame Dentremeuse, de l'Ile de France. Envoyé à Cayenne, il avait été admis dans le port comme navire français; quelque temps après son admission, on le saisit comme navire étranger, ayant simulé la nationalité française.

Devait-il être déclaré de bonne prise ? Le commissaire du gouvernement conclut à la validité comme suit :

« Suivant les droits de la guerre, le vaisseau qui, pour éviter de périr, se réfugie dans un port ennemi, est de bonne prise. « Bona et res « inimicorum deprædari recte possunt licet navis amica vel inimica, « vi ventorum tantum et tempestatis, ad littora vel portus principis inimici accesserit. » Casaregis, *Discours* 24, n° 31 ; Brillon, t. V, p. 481, n° 13.

« Si, dans le cas de naufrage, qui est presque toujours l'effet malheureux d'une force majeure, les bâtiments ennemis, malgré le respect dû au malheur, sont soumis à la confiscation, d'après toutes les lois des nations, à combien plus forte raison le navire ennemi doit-il l'être, lorsque, sous une enveloppe française, il a l'audace de venir faire des spéculations dans nos ports.

« On a beau dire que c'est dans l'objet intéressant de procurer du secours à nos colonies. Il y a longtemps qu'on n'est plus dupe de ces tournures commerciales : l'intérêt est le principe des expéditions. Il n'y a qu'un grand intérêt qui ait pu être le mobile puissant des voyages et d'opération mercantiles et dangereuses de la nature de celle qui avait été faite au cas particulier.

« *Le Camaron* est portugais d'origine : la dame Dentremeuse a beau le couvrir d'un voile français, tant qu'elle ne produira pas son titre légitime de propriété, le navire ne pourra être considéré que comme propriété ennemie, puisqu'il est portugais.

« D'après les lois de la guerre, tout vaisseau ennemi qui se réfugie dans un port ennemi, même pour éviter de périr, est de bonne prise. C'est là le principe de toutes les nations. A combien plus forte raison doit être déclaré de bonne prise le navire ennemi qui se décore du nom français pour tromper la vigilance du gouvernement et faire des spéculations sur les malheurs de nos colonies. »

Le Conseil, — Considérant : 1° que le navire *le Camaron* est évidemment une propriété française ; que cette évidence ressort de toutes les pièces produites, notamment du contrat d'affrétement et des dépositions unanimes de l'équipage ; — 2° que le navire ayant été admis dans le port de Cayenne, île française, par les officiers publics à ce préposés, s'est trouvé dès lors placé sous la sauvegarde des agents du gouvernement français, puisqu'il n'avait point été pris en mer ou amené par la force, mais, au contraire, reçu comme ami, et que l'état de guerre n'existe point dans ce port ; — 3° que ce n'est qu'environ un mois après son entrée à Cayenne, lorsque sa cargaison, consistant en vivres, avait été achetée pour les besoins de la colonie, et à l'occasion du débat élevé entre le propriétaire du navire et celui de la cargaison pour le payement du fret, que l'on a prétendu soumettre à un examen inquisitorial les expéditions de ce navire, qui avait acquis les droits de l'inviolabilité, et qu'une pareille conduite, si elle était définitivement consacrée par les agents du gouvernement, porterait tous les caractères de l'injustice et de la déloyauté ; — 4° que les lois, ordonnances ou règlements maritimes ne prononcent que la confiscation des navires pris en mer ou échoués ; que ni l'une ni l'autre de ces circonstances ne se rencontrent dans l'espèce, et s'agissant, au contraire, d'une propriété reconnue française, d'un navire entré sans contradiction au port de Cayenne, et qui, dès lors, a été uniquement soumis à l'inspection et à la surveillance des officier de police de ce port, l'application d'une peine aussi rigoureuse ne pourrait être autorisée par assimilation ; que, même d'après le système de proscription du navire qu'a adopté le tribunal de commerce de Cayenne, il aurait fallu y comprendre toutes les marchandises, puisqu'aux termes des règlements, la confiscation du navire emporte celle de la cargaison : — 5° que la dame Dentremeuse sera suffisamment dédommagée par la restitution du navire et de son fret :

Décide que le navire *le Camaron*, appartenant à la dame Dentremeuse, entré au port de Cayenne le 17 ventôse an VII, lui sera rendu et restitué

en bon état, ou, en cas de vente, le prix et légitime valeur, laquelle sera constatée par experts en la forme de droit, ensemble les 9,000 piastres fortes qui lui restaient dues pour le payement du fret dudit navire, et dont le versement a été ordonné dans la caisse publique de la colonie, par le jugement du tribunal de Cayenne du 11 prairial an VII.

TRIBUNAL DE CASSATION. — 4 *pluviôse an VII.*

Lorsque la cargaison d'un navire ennemi est composée mi-partie de marchandises ennemies, mi-partie de marchandises neutres, les premières doivent être confisquées et les secondes relâchées.

LE NORDEL-FALK *contre* LA REVANCHE.

Le TRIBUNAL (après délibération en la Chambre du conseil),—Attendu qu'il résulte de l'acte d'affrétement du navire dont il s'agit, du 8 janvier 1797, que Polleri est négociant de Lisbonne, ce qui a dû le faire considérer comme ennemi ; d'où il suit que les marchandises chargées par son ordre et pour son compte ont dû être confisquées, et qu'à son égard, les juges dont le jugement est attaqué ne sont point contrevenus aux règlements ni aux lois de la matière, REJETTE la demande en cassation de Polleri ;

Mais, en ce qui touche les autres parties de la cargaison, vu l'article 2 du règlement du 26 juillet 1778 ; — Attendu qu'il conste des différents connaissements joints au procès que lesdites parties de la cargaison étaient expédiées pour compte de négociants suisses et génevois, et qu'elles formaient conséquemment une propriété neutre qui ne devait point être enveloppée dans la confiscation générale de la cargaison du navire *le Nordel-Falk* ; — D'où il suit que le jugement attaqué est contrevenu, sous ce rapport, à l'article du règlement précité ; — Par ces motifs, faisant droit sur le pourvoi des autres intéressés à la cargaison du navire dont s'agit, CASSE et annule le jugement du tribunal civil du département des Bouches-du-Rhône, du 8 floréal an VI.

JURISPRUDENCE ÉTRANGÈRE.

COUR D'AMIRAUTÉ D'ANGLETERRE. — 15 *août* 1854.

Les neutres intéressés dans un armement ennemi ne peuvent réclamer leurs parts de propriété dans le navire ennemi capturé.

L'INDUSTRIE *et* LE JOHN.

Le navire sous pavillon russe *l'Industrie* a été pris par les croiseurs britanniques de la Baltique.

Une réclamation s'est produite au nom de MM. Schroger et Cᵉ, de Riga, pour les trois quarts du navire et de la marchandise ; elle a été rejetée. Une autre réclamation, pour le dernier quart, a été faite au nom du capitaine, sujet danois, qui invoquait sa qualité de neutre.

L'avocat de la reine combat cette réclamation en disant que, puisque le navire voyageait sous pavillon russe, il devait être considéré comme prise russe, et que la réclamation du capitaine, comme celle des autres copropriétaires, ne saurait être admise.

Le docteur Adams soutient la revendication du capitaine, qui ne saurait, dit-il, tomber sous l'application des règles générales. Il comprend qu'on les invoque quand la confiscation doit être prononcée, mais il n'en saurait être de même quand il y a lieu à restitution. Ici, il s'agit d'un neutre propriétaire d'un quart de navire, et propriétaire de bonne foi antérieurement à la déclaration de guerre, qui n'a pas volontairement pris le pavillon russe, mais qui n'a pu s'opposer à ce qu'on l'arborât, comme l'ont voulu ses trois copropriétaires. Ordonner la confiscation du quart de propriété réclamé parce qu'il était placé sous pavillon russe, ce serait une application du *summum jus* en dehors des idées de notre âge.

Le président, M. Lushington, déclare qu'il est d'avis que, bien que la cargaison soit divisible, et que la part qui appartient à des neutres doive être restituée, tandis que la part qui appartient à des neutres doive être confisquée, cependant, d'après l'opinion de lord Stowels et d'autres, le même principe ne saurait être appliqué au navire lui-même. Qu'arriverait-il des droits des belligérants, si l'on portait atteinte à leur faculté de rechercher les navires sous pavillon ennemi, et si, sous prétexte de neutralité, on pouvait les revendiquer? Le commerce tout entier de l'ennemi se ferait ainsi avec une complète impunité, et les forces navales réunies de la France et de l'Angleterre ne pourraient jamais exercer les droits qui leur sont reconnus par l'assentiment de toutes les nations.

La confiscation totale du navire est ordonnée.

— Même décision pour le navire *le John*.

CHAPITRE II.

DES PROPRIÉTÉS NEUTRES.

SECTION Ire. — De la liberté de naviguer et de commercer des neutres.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 53. Les navires et les marchandises neutres peuvent être de bonne prise.

Règlement du 26 juillet 1778. — Art. 1er. Les neutres peuvent fréquenter les ports ennemis. — Les navires neutres peuvent transporter les marchandises ennemies. — Le pavillon couvre la cargaison.

Arrêté du 2 prairial. — Art. 53. Seront encore de bonne prise, soit les bâtiments, soit leurs chargements en tout ou partie, dont la neutralité ne serait pas justifiée conformément aux règlements ou traités.

Le règlement relatif aux neutres, qui est encore en vigueur, est celui du 26 juillet 1778. C'est à lui que se réfère principalement l'article 53 de notre arrêté de prairial. Nous allons en étudier les divers articles, et nous y verrons les cas où les propriétés neutres peuvent être déclarées de bonne prise.

Règlement du 26 juillet 1778. — Art. 1er. Fait défenses Sa Majesté à tous armateurs d'arrêter et de conduire dans les ports du royaume les navires des puissances neutres, quand même ils sortiraient des ports ennemis, ou qu'ils y seraient destinés..... Se réservant, au surplus, Sa Majesté, de révoquer la liberté portée au présent article, si les puissances ennemies n'accordent pas le réciproque dans le délai de six mois, à compter du jour de la publication du présent règlement [1].

La guerre n'a jamais lieu entre toutes les puissances. A côté des puissances belligérantes, il y a les nations qui n'ont aucun intérêt dans la lutte engagée. En droit, ces nations neutres ne devraient jamais souffrir de la guerre dans laquelle elles ne sont pas parties; malheureusement, en fait, il arrive qu'elles en souffrent souvent. Et on comprend que, lors même que les belligérants ne commettent à l'égard des neutres ni abus ni excès, il n'est pas possible qu'une guerre existe dans le monde sans que les intérêts de toutes les nations n'en soient plus ou moins lésés. Les nations neutres doivent souffrir le moins possible de l'état de guerre; aussi une des obligations les plus importantes imposées par le droit des gens aux États belligérants, c'est de nuire le moins que faire se peut aux intérêts des neutres. Les circonstances exceptionnelles dans lesquelles se trouvent les belligérants ont pour résultat de mettre souvent leurs droits et leurs intérêts en opposition avec ceux des neutres. Dans ce choc et dans cette opposition de droits différents, il faut que les uns cèdent aux autres; il faut que certaines restrictions soient apportées aux droits absolus dont les belligérants et les neutres pourraient se prévaloir chacun de leur côté. Mais quelles sont ces restrictions? Quel est le point sur lequel le

[1] Cet article est très-long; il traite trois questions différentes : 1° celle de la navigation neutre; 2° celle du blocus; 3° celle de la contrebande de guerre. Pour mettre de l'ordre et de la clarté dans notre travail, nous avons cru devoir le diviser en trois parties, et en faire le sujet de trois sections. On trouvera ci-après les portions relatives au blocus et à la contrebande de guerre.

droit des belligérants doit céder à celui des neutres, et réciproquement? Quelles sont les limites qu'il faut donner à ces concessions? Toutes ces questions renferment des difficultés infinies, qui jusqu'ici n'avaient jamais été résolues à la satisfaction des puissances belligérantes et des puissances neutres.

Pour bien apprécier les droits des neutres, il faut d'abord se rendre bien compte de ce que c'est que la neutralité. Toutes les définitions de la neutralité qui ont été données jusqu'à présent ont été plus ou moins critiquées. Nous n'en essayerons pas une nouvelle; nous nous contenterons de rapporter deux des plus récentes, celle de Galliani et celle d'Azuni, en faisant remarquer que la dernière nous paraît la plus exacte. Galliani dit : « La neutralité est l'état d'un prince qui, se trouvant en situation de repos, d'amitié ou d'alliance avec d'autres princes qui étaient en paix entre eux, continue à rester dans le même état à leur égard, quoiqu'ils soient en rupture, ou que la guerre soit allumée entre eux. » La définition d'Azuni est ainsi conçue : « La neutralité est la continuation exacte de l'état pacifique d'une puissance qui, lorsqu'il s'allume une guerre entre deux ou plusieurs nations, s'abstient absolument de prendre aucune part à leurs contestations. » (Azuni, t. II, chap. I, art. 2.)

Pour que le bénéfice de la neutralité soit acquis aux puissances souveraines qui ne veulent point prendre part à la guerre, est-il nécessaire que ces puissances déclarent et notifient officiellement leur neutralité? Non. Il suffit qu'elles restent dans l'état pacifique, car il n'est pas besoin de notifier sa persistance dans un état existant, on ne notifie que les changements. Cependant il est quelquefois prudent pour une nation de déclarer qu'elle entend rester neutre; ce peut être un moyen d'éviter des difficultés ultérieures. Dans la guerre actuelle, nous avons vu la Suède et le Danemark déclarer qu'elles entendaient rester neutres entre les puissances occidentales et la Russie, et faire notifier, par la voie diplomatique, cette déclaration à toutes les puissances de l'Europe et de l'Amérique. Le droit des gens et les précé-

dents historiques n'obligeaient pas les puissances scandinaves à agir ainsi ; mais elles ont voulu que leurs intentions ne pussent pas être douteuses, et que leur position fût nettement déterminée.

Les nations qui veulent rester neutres doivent garder l'impartialité la plus complète entre les belligérants. Si, par des traités conclus pendant la paix, une nation a accordé à l'un des belligérants certains avantages, il faut qu'au moment où la guerre éclate, elle étende les mêmes avantages à l'autre belligérant, ou bien qu'elle les retire à celui qui les a obtenus. Galliani a pensé qu'il y avait deux sortes de neutralité : l'une, qui consiste à faire aux deux belligérants les mêmes concessions, et l'autre, à leur refuser les mêmes choses. Il a appelé la première la neutralité d'*impartiale concession;* et la seconde, neutralité d'*impartial refus.*

Quand les neutres sont liés à l'un des belligérants par des traités de commerce, ils embrassent presque toujours le système de l'impartiale concession. En effet, le système de l'impartial refus est très-dangereux pour les neutres, puisqu'il les oblige à rompre leurs relations commerciales par la dénonciation des traités qu'ils ont avec l'un des belligérants. Et puis, si une nation neutre adoptait le système de l'impartial refus, il pourrait arriver que d'autres embrassassent celui de l'impartiale concession, et attirassent ainsi à elles tout le commerce, au détriment de la première. C'est pour cela que les États neutres, au lieu de dénoncer les traités de commerce qu'ils ont conclus avec l'un des belligérants, aiment mieux les étendre à l'autre belligérant.

Le commerce des neutres avec les belligérants peut se faire de deux manières : par navires neutres, ou par navires belligérants. (Nous avons parlé de ce dernier cas dans le chapitre précédent.) Si les neutres transportent des marchandises neutres sur des navires neutres, les nations en guerre doivent respecter leur liberté. Mais il peut se faire que les navires neutres soient chargés de marchandises appartenant à l'ennemi des croiseurs qui les rencontrent. Comment alors doit-on traiter ces navires neutres? Sur cette

question, la solution n'est pas aussi simple que sur la première. Doit-on décider que le pavillon neutre couvre la cargaison ennemie et lui communique sa neutralité?

Cette question a de tout temps été très-controversée et elle l'est encore. Les neutres ont prétendu aux immunités les plus absolues, et les belligérants ont toujours cherché à y apporter le plus de restrictions possible.

Il faut étudier cette question dans les lois particulières des peuples et dans les traités internationaux.

Le plus ancien monument de la législation maritime moderne est le *Consulat de la mer*, qui a longtemps fait loi dans le bassin de la Méditerranée. Si nous recherchons comment il résout la question qui nous occupe, nous trouvons qu'il admet la confiscation des marchandises ennemies chargées sur navire neutre. On y lit, au chapitre 273 :

« Si quelque navire ou barque, ou corsaire, entrant en course ou s'en retirant, rencontre quelque navire ou barque marchande, même sous pavillon ami, et que les marchandises dont ce navire est chargé appartiennent à l'ennemi, le commandant du vaisseau ou de la barque armée peut contraindre le maître du navire ou de la barque capturé à conduire où il plaira au preneur son vaisseau et les marchandises ennemies chargées sur son bord, en lieu où il n'y ait rien à craindre, et où il ne puisse pas être repris par l'ennemi. Le commandant payera toutefois au commandant du navire ou de la barque la totalité du nolis qui lui aurait été dû s'il avait déchargé ses marchandises au lieu de leur destination, conformément aux énonciations du livre de bord. » *Ap. Azuni.*

Ainsi, le *Consulat de la mer* n'admet pas que le pavillon neutre neutralise la cargaison ennemie. On peut la saisir, mais on laisse libre le navire neutre; on peut seulement obliger ce navire à porter les marchandises ennemies à la destination qu'on lui indique. Si la nouvelle destination exige un voyage plus long que celui que le navire neutre avait entrepris, le *Consulat de la mer* ajoute qu'on lui

devra un supplément de nolis, équitablement réglé d'après l'usage de la mer.

Azuni (t. II, chap. III, p. 165) approuve cette décision du *Consulat de la mer*. Il pense que les belligérants doivent pouvoir saisir les marchandises ennemies, même sur navires neutres, parce que c'est un moyen de nuire à son ennemi, à qui l'on doit toujours chercher à faire le plus de mal possible. Et puis il faut que les neutres et les belligérants se fassent, en cas de conflits, des concessions réciproques. La règle qu'il pose pour savoir lesquels doivent céder aux autres est celle-ci : Il lui semble que ceux-là qui ont le moins à souffrir de l'admission des prétentions adverses doivent se soumettre. Or, il est évident pour lui qu'un belligérant a bien plus à souffrir de la continuation du commerce de son ennemi, qu'un neutre de la saisie sur son bord de marchandises qui ne lui appartiennent pas, et dont on lui paye intégralement le fret.

Le système du *Consulat de la mer* a été généralement admis par toutes les nations, pendant un temps assez long, jusqu'au dix-septième siècle. Alors il n'y avait pas de difficultés internationales possibles, puisqu'il était reconnu par toutes les puissances indistinctement que les propriétés ennemies étaient saisissables, quelle que fût la nationalité du navire vecteur.

L'Angleterre a longtemps persisté dans cette ancienne doctrine, et dernièrement encore le *Consulat de la mer* était la règle qu'elle proclamait et qu'elle faisait appliquer par ses cours d'amirauté. Dans les traités, elle y a dérogé à diverses reprises et elle a admis plusieurs fois que le pavillon neutre communiquait la neutralité aux marchandises ennemies. Mais l'Angleterre n'a jamais tenu compte dans l'application de ces stipulations des traités, et elle est toujours restée fidèle au principe du *Consulat de la mer ;* et conformément à ses précédents, au commencement de la guerre actuelle, elle avait annoncé, dans une déclaration émanée, le 25 mars 1854, du Foreign-Office, que les croiseurs anglais saisiraient les marchandises appartenant à des sujets russes,

quelle que fût leur provenance et quelle que fût aussi la nationalité des navires sur lesquels on les trouverait, ces navires fussent-ils neutres (*Moniteur* du 29 mars 1854, rubrique : *Nouvelles étrangères.*)

Mais trois jours après, le 28 mars, elle est revenue sur cette déclaration. Alliée avec la France, il fallait qu'elle se mît d'accord avec cette puissance sur la conduite à tenir à l'égard des neutres, sans quoi les difficultés les plus graves auraient pu s'élever. Si l'Angleterre avait maintenu son ancienne doctrine, et si la France était, de son côté, restée fidèle à la maxime que le pavillon couvre la cargaison, les neutres chargés d'effets ennemis eussent été déclarés de bonne prise s'ils eussent été saisis par les croiseurs anglais, et relâchés s'ils eussent été rencontrés par des croiseurs français. Aussi l'Angleterre, par la déclaration du 28 mars 1854, a-t-elle renoncé à saisir les marchandises appartenant à l'ennemi, lorsqu'elles seraient sur des navires neutres. Mais de la rédaction qu'elle a adoptée il résulte qu'elle n'a voulu faire qu'une concession temporaire, et bornée aux circonstances actuelles; car elle indique qu'elle ne renonce pas à ce qu'elle considère comme son droit. On lit, en effet, dans le document dont nous parlons : « Sa Majesté ne se « prévaudra pas du droit de saisir la propriété de l'ennemi « chargée à bord d'un bâtiment neutre. » Ainsi l'Angleterre maintient son droit; mais, pour le présent, elle ne juge pas à propos d'en faire usage. Probablement cette dérogation provisoire et temporaire deviendra permanente et définitive. Jusqu'à ce jour l'Angleterre n'avait jamais varié dans le maintien et dans l'application du principe que le pavillon ne couvre pas la marchandise. Le premier pas est fait : maintenant elle ne reviendra pas en arrière.

La France ne peut pas revendiquer une persistance aussi longue que l'Angleterre dans les mêmes opinions. Après avoir professé, comme toutes les autres nations européennes, la doctrine du *Consulat de la mer*, elle a depuis admis définitivement le principe : *Navire libre, marchandises libres.*

Si nous examinons la législation française antérieure à

ce changement, qui date de la guerre de l'indépendance américaine, nous trouvons que les édits de 1543[1], de 1584[2], de 1639 et de 1650[3], déclarent de bonne prise toutes marchandises ennemies saisies sur « les navires des subjects, « des alliez, des confédérez ou des amys du Roy. » Le mot *amis* servait autrefois à désigner les neutres.

La fameuse ordonnance de la marine de 1681 maintint les mêmes dispositions[4], et les Conseils des prises continuèrent à les appliquer, quoiqu'alors la France, comme nous allons le voir bientôt, eût signé déjà plusieurs traités où elle reconnaissait que le pavillon couvre la cargaison. Mais, lors de la guerre de l'indépendance américaine, la France renonça à ses anciens principes, et elle admit la doctrine que le pavillon couvre la cargaison. Par l'art. 1er du règlement du 26 juillet 1778, le roi fit défense à tous armateurs d'arrêter et de conduire dans les ports du royaume les navires des puissances neutres, « quand même ils sortiraient des ports ennemis ou qu'ils y seraient destinés. » Le roi n'autorisait à bord des neutres que la saisie des objets de contrebande de guerre. Quoique ce règlement ne s'exprime pas en termes formels, les auteurs n'hésitent pas à professer l'opinion qu'implicitement il proclame le principe : *Navire libre, marchandises libres*[5]; et c'est ainsi qu'il a été constamment appliqué par le Conseil des prises. Abrogé momentanément par la loi du 29 nivôse an VI, qui attribuait aux navires la qualité de neutre ou d'ennemi d'après la nature de la cargaison, ce règlement de 1778 fut remis en vigueur par l'arrêté consulaire du 29 frimaire an VIII. Il fait loi encore aujourd'hui pour la France; car les mesures exceptionnelles décrétées sous l'Empire, et dont la durée était bornée à la guerre existante alors, ont cessé d'être en vigueur par suite du rétablissement de la paix.

[1] Art. 42.
[2] Art. 69.
[3] Art. 6.
[4] Tit. IX, art. 7.
[5] Merlin. *Répertoire*, v° *Prises maritimes*, § 3, art. 3; Massé, *Droit commercial*, t. Ier, p. 237, note; Hautefeuille, *Nations neutres*, t. III, p. 272.

Et la France vient de déclarer que dans la guerre actuelle elle respecterait toutes les marchandises chargées sous pavillon neutre, fussent-elles ennemies. Dans la déclaration du 29 mars 1854, relative aux neutres, nous lisons : «....Les « vaisseaux de Sa Majesté ne saisiront pas la propriété de « l'ennemi chargée à bord d'un bâtiment neutre, à moins « que cette propriété ne soit contrebande de guerre. (*Moniteur* du 30 mars 1854).

Quant aux autres puissances européennes qui étaient neutres dans la guerre de l'indépendance américaine, elles ont presque toutes adhéré à la déclaration de la neutralité armée, qui proclamait que le pavillon couvre la cargaison. L'Espagne qui, alliée des États-Unis contre l'Angleterre, était partie dans cette guerre, imita la France, à laquelle elle était étroitement unie par le Pacte de famille. Elle adopta les principes du règlement du 26 juillet 1778, et elle proclama la maxime : *Navire libre, marchandises libres*, dans l'acte du 1er juillet 1779.

Les circonstances présentes nous engagent à rechercher quelle est sur cette question la doctrine de l'empire de Russie. On sait que c'est à l'initiative de l'impératrice Catherine qu'est due la formation de la ligue de la neutralité armée, c'est assez dire que la Russie reconnaît la liberté des marchandises ennemies chargées sous pavillon neutre. Depuis l'année 1780, elle a eu plusieurs fois occasion de montrer sa persistance dans les mêmes doctrines; et dans son règlement intérieur sur les armateurs particuliers, en date du 31 décembre 1787, on lit, à l'art. 4, qu'après qu'il aura apparu de la visite « que le navire aussi bien que l'équipage « appartiennent effectivement à une puissance neutre, on « sera obligé de lui laisser continuer sa route sans délai, « quoique, en effet, toute sa cargaison appartienne à l'en- « nemi ; puisque, d'après les principes reçus par Sa Majesté « impériale, la propriété de l'ennemi même se couvre par « le pavillon neutre[1]. »

[1] Martens, *Recueil des traités*, t. IV, p. 336.

En 1801, après l'attaque de Copenhague et l'assassinat de Paul Ier, la Russie céda momentanément à l'Angleterre. Abandonnant l'alliance française pour l'alliance britannique, elle signa, le 17 janvier 1801, un traité où l'on disait que le pavillon ne couvrait pas la marchandise, et que la propriété ennemie était confiscable sur un bâtiment neutre. Par cette accession aux doctrines anglaises, la Russie se déjugeait elle-même, en condamnant un des actes les plus glorieux du règne de Catherine. Aussi, lors de sa rupture avec l'Angleterre, après le traité de Tilsitt en 1807, s'empressa-t-elle de saisir l'occasion de proclamer de nouveau, dans sa déclaration de guerre, les principes de la neutralité armée (Cette déclaration de guerre, du 7 novembre 1807, est rapportée par Schœll, *Histoire des Traités*, tome IX, p, 84-88). Depuis, la Russie ne s'est pas écartée de ces principes.

Au commencement de la présente guerre, le gouvernement russe a publié, à la date du 19 avril 1854, un avis où nous lisons le passage suivant : « La propriété des sujets anglais et français, embarquée sur des navires neutres, sera reconnue inviolable par nos croiseurs. Les marchandises anglaises et françaises, lors même qu'elles appartiendraient à des sujets anglais et français, seront, sans empêchement, admises sous pavillon neutre à l'importation dans nos ports, d'après les dispositions générales du tarif. »

Nous venons de dire que primitivement les nations européennes avaient toutes suivi le *Consulat de la mer*, et nous avons vu que leurs lois intérieures s'y étaient conformées, à l'origine du moins. Si, de l'examen des lois particulières des nations, nous passons à celui des traités et des relations diplomatiques, nous aurons à faire la même remarque.

Une des plus anciennes négociations qui aient été entamées sur la question qui nous occupe est celle qui eut lieu, en 1626, entre la France et l'Angleterre. M. Ortolan a rapporté, d'après James Reddie, les notes qui furent échangées alors (Ortolan, *Lois internationales*, liv. III et V; James

Reddie, *Researche historical and critical in maritime international law*). On lit dans la note anglaise du 16 novembre 1626 :

« Que c'est une coustume usitée et pratiquée, et une loy establie et observée entre les roys et princes que lorsqu'aucun d'eux est en guerre avec un autre, il est aussy défendu par exprès aux marchands trafiquants, originaires des princes neutres, de ne prester leur nom ny intervention pour faire porter, passer, débiter ou vendre aux aultres marchands des pays guerroyants leurs marchandises et denrées, ny les mesler avec les leurs, sur peine de confiscation des dictes marchandises ennemies.... »

La France confisquait alors les marchandises ennemies sur les navires neutres ; aussi Bassompierre, négociateur français, répondit-il : « Le maresehal de Bassompierre convient que les marchands des pays neutres ne doivent porter dans leurs navires, ny faire passer sous leur nom et adveu, les denrées des marchands des pays guerroyants... »

Alors le pavillon ne couvrait pas la cargaison.

Dans la guerre de l'indépendance des Pays-Bas contre l'Espagne, les Zélandais saisirent les marchandises espagnoles chargées sur des navires neutres, et les Cours d'amirauté zélandaises déclarèrent ces marchandises de bonne prise. C'était toujours l'application du *Consulat de la mer.*

Ce n'est guère qu'à partir de la seconde moitié du dix-septième siècle qu'un changement de principes s'opéra dans les relations diplomatiques. Cependant, au commencement du dix-septième siècle, un traité, isolé, il est vrai, avait reconnu la liberté des marchandises ennemies trouvées sur navires neutres. Azuni (*Droit maritime de l'Europe*, tom. II, ch. III, p. 165, de l'édition de l'an VI), rapporte ainsi ce fait :

« La Porte Ottomane, qui, dans tous les temps, a donné des exemples de modération aux nations les plus civilisées de l'Europe, fut la première à abandonner les anciens principes, et convint, en 1604, avec Henri IV, que le pavillon du

roi de France pourrait couvrir, sans danger de confiscation, les marchandises des ennemis de la Turquie.... »

L'article 12 de ce traité était ainsi conçu : « Voulons et commandons que les marchandises qui seront chargées à nolis sur vaisseaux français, appartenant aux ennemis de notre Porte, ne puissent être prises, sur couleur qu'elles sont de nosdits ennemis, puisqu'ainsi est notre vouloir. »

Si on laisse de côté ce traité conclu avec une puissance qui n'était pas encore entrée dans le concert européen, le premier traité conclu entre nations européennes, qui ait admis le principe que le pavillon couvre la cargaison, est celui qui intervint, le 18 avril 1646, entre la France et les états généraux des Provinces-Unies.

A partir de cette époque, presque tous les traités consacrent le même principe. On l'admit d'abord d'une manière provisoire; on faisait à certaines nations une concession limitée dans sa durée; on convenait que, pendant un nombre d'années déterminé, le pavillon de telle nation assurerait la liberté des marchandises par lui couvertes. Plus tard, les stipulations des traités devinrent générales et perpétuelles. Mais, dans les premiers traités qui reconnaissent que le pavillon neutre protége les propriétés ennemies, on trouva des articles provisoires, comme celui-ci, que nous extrayons du traité du 18 avril 1646, dont nous venons de parler. Art. 1er. « En attendant que l'on ait fait un bon règlement, on surseoira l'exécution des articles de l'ordonnance du roy Henry III de l'an 1584 sur le fait de la marine. . . . *pendant le temps de quatre années,* en telle sorte que les navires qui trafiqueront avec la patente de l'admiral des Provinces-Unies des Pays-Bas, dans la mer Méditerranée et du Levant, et sur l'Océan dudit admiral ou des villes et lieux aux sujets desquels lesdits navires appartiendront, seront libres, et rendront aussi toute leur charge libre, bien qu'il y eût dedans de la marchandise, même des grains et légumes appartenant aux ennemis... » Le même caractère temporaire et transitoire se rencontre dans une convention conclue entre la France et les villes hanséatiques, le 10 mai

1655: Art. 3.... « Sa Majesté, dérogeant aux ordonnances (de 1543 et de 1584), veut et entend que les habitants des villes hanséatiques soient déchargés de la rigueur d'icelles *pendant le temps et espace de quinze années*, en sorte que la robe d'ennemi ne confisque plus celle d'ami, *et que les navires à eux appartenant soient libres et rendent toutes leurs charges libres*, bien qu'il y eût de la marchandise appartenant aux ennemis. » Dans un autre traité, conclu le 3 novembre de la même année, entre Louis XIV et Cromwell, nous lisons un article qui dispose absolument de même : Art. 15... « Convenit uti in spatium quatuor annorum... omnes naves ad subditos et populares alterutrinque pertinentes.... liberæ sint, *atque etiam onus suum liberum reddant*, licet in iis invehantur mercimonia, imo grana leguminave, quæ alterutrius hostium sint. »

A partir du traité des Pyrénées, les stipulations relatives à la liberté des marchandises sous pavillon neutre ont pris un caractère définitif et illimité. L'article 19 de la paix des Pyrénées dit : «... Aussi sera libre et affranchi tout ce qui sera et se trouvera dans les navires appartenant aux sujets du roi très-chrétien, encore que la charge ou partie d'icelle fût aux ennemis dudit seigneur roi catholique... »

L'article 20 stipule dans les mêmes termes pour les navires espagnols. Presque tous les traités conclus depuis cette époque contiennent l'énonciation du principe que le pavillon couvre la cargaison, même ceux dans lesquels l'Angleterre a été partie contractante [1]. Nous rapporterons, comme exemple, l'article 8 du traité passé entre la France et l'Angleterre, le 24 février 1677 « ... Les marchandises des ennemis dudit seigneur roi de la Grande-Bretagne ne pourront être prises ni confisquées si elles sont sur des vaisseaux appartenant aux sujets dudit seigneur roi très-chrétien, bien que lesdites marchandises fissent la meilleure partie de

[1] France et Hollande, 17 avril 1662, art. 35 ; Angleterre et Hollande, 15 février 1668, art. 10 ; Angleterre et Hollande, 1674 ; France et Angleterre, 24 février 1677 ; Nimègue, 24 septembre 1678 ; Utrecht, 1713 ; France et Espagne, 1742 ; Versailles, France et Angleterre, 26 septembre 1786, art. 20. *Ap. Dumont*, à leurs dates.

la charge entière desdits vaisseaux, à la réserve néanmoins de celles de contrebande. »

Nous citerons aussi l'article 17 de la convention de commerce signée, lors des conférences d'Utrecht, par la France et l'Angleterre. Il est conçu en ces termes : Art. 17. *Item.* « Il est stipulé, au sujet des navires et des marchandises, que *les vaisseaux libres donnent également la liberté aux effets*, et qu'on doit juger libre et exempte toute chose trouvée à bord des vaisseaux appartenant aux sujets de l'un des deux confédérés, quand même tout le chargement ou une partie appartiendrait aux ennemis de l'une ou de l'autre de Leurs Majestés, à l'exception des effets de contrebande, pour la découverte desquels on se conduira conformément aux articles subséquents. »

Les traités d'Utrecht sont considérés comme étant la loi commune des nations. Dans un rapport adressé à l'Empereur et lu au sénat le 15 mars 1812, le duc de Bassano disait : « Sire, les droits des Etats neutres ont été réglés solennellement par le traité d'Utrecht, devenu la loi commune des nations. » (*Moniteur* du 16 mars 1812.) Depuis, en 1846, nous les avons vus invoqués encore, lors de la question des mariages espagnols. Enfin, dans la présente guerre, l'Angleterre vient d'accepter les principes internationaux qu'ils avaient posés.

Les États-Unis, liés à la France, dès leur origine, par une communauté d'intérêts et de principes, ont proclamé la maxime, que le règlement français adoptait d'une manière définitive : « Navire libre, marchandises libres. » Il existe même encore, entre les deux pays, un traité de commerce qui a, sur ce point, une disposition spéciale : c'est le traité signé à Morfontaine, le 30 septembre 1800. Ce traité n'a pas été dénoncé, et il n'est pas intervenu d'acte postérieur qui y ait dérogé. Du reste, le ministre de la marine, dans les annexes d'une lettre adressée, le 25 mars 1854, aux Chambres de commerce de France, vient de reconnaître implicitement qu'il était encore en vigueur. Son art. 14 dit : « Il est stipulé par le présent traité que les bâtiments libres

assureront également la liberté des marchandises, et qu'on jugera libres toutes les choses qui se trouveront à bord des navires appartenant aux citoyens d'une des parties contractantes, quand même le chargement ou partie d'icelui appartiendrait aux ennemis de l'une des deux. »

Dans les traités passés depuis cette époque par les États-Unis avec les autres nations américaines, il a toujours été stipulé qu'en cas de guerre le pavillon neutre couvrirait la cargaison ennemie.

Ce principe, proclamé résolûment par la France depuis 1778, a été inscrit depuis par elle dans toutes les conventions de commerce qu'elle a signées depuis cette époque. Pour ne pas faire une énumération fastidieuse, et qui ne jetterait aucune lumière nouvelle sur la question, nous nous bornerons à faire remarquer que, dans les conventions de ce genre les plus récentes, on trouve un article conçu toujours dans les mêmes termes. Le voici : « Les deux parties contractantes adoptent, dans leurs relations mutuelles, le principe que le pavillon couvre la cargaison. Si l'une des deux parties reste neutre quand l'autre est en guerre avec quelque autre puissance, les marchandises couvertes du pavillon neutre sont aussi réputées neutres, même quand elles appartiendraient aux ennemis de l'autre partie contractante [1]. »

Aujourd'hui que, par la déclaration du 28 mars 1854, l'Angleterre vient de se conformer au principe que *robe d'ami sauve robe d'ennemi ;* malgré le caractère provisoire et temporaire de cet acte, on peut dire que le droit international se trouve définitivement fixé sur ce point. Car il n'est pas probable que l'Angleterre revienne maintenant sur cette déclaration. C'était la seule nation qui fît dissidence ; elle devait, un jour ou l'autre, finir par accéder à ce qui était devenu le droit commun de toutes les autres nations. Cette accession doit être considérée comme définitive.

Les lois particulières des nations se trouvent donc aujour-

[1] 28 octobre 1844, Nouvelle-Grenade ; 15 septembre 1846, Chili ; 1848, Guatemala et Costa-Rica ; 8 mai 1852, République dominicaine.

d'hui toutes d'accord avec les principes pris dans les relations diplomatiques.

A ce propos, une observation sur la conduite de la France avant 1778. Nous avons dit plus haut que l'ordonnance de la marine avait maintenu le principe que les effets ennemis étaient saisissables sur navires neutres, et nous avons cité plusieurs traités, soit antérieurs, soit postérieurs à cette ordonnance, qui admettaient le système contraire. Au premier abord, il semble qu'entre la politique étrangère et la législation intérieure de la France, il y ait une contradiction évidente. Aussi a-t-on cru qu'il y avait là une anomalie. Aussi a-t-on accusé Louis XIV de duplicité. Un auteur des plus savants et des plus honorables a écrit, à ce sujet, la phrase suivante : « La liberté commerciale des peuples neutres, proclamée comme principe par tous les traités, est détruite, anéantie par le monarque même qui s'est attaché, avec tant d'énergie, à sa reconnaissance officielle, par tous les peuples[1]. » Pour nous, nous pensons que l'explication de la conduite de la France est des plus faciles, et que Louis XIV n'a mérité aucun des reproches qui lui ont été adressés.

La France avait primitivement admis, comme les autres nations, que le pavillon ne couvrait pas les marchandises. C'était sa règle intérieure. En 1681, elle crut devoir la conserver, et elle maintint, dans l'ordonnance de la marine, les dispositions des ordonnances précédentes. Mais toute nation est libre de déroger, en faveur d'une autre nation, aux règles générales qu'elle a posées dans ses lois. Louis XIV conserva l'ancienne doctrine française ; mais, dans certains traités, il convint, avec d'autres princes, qu'elle ne leur serait pas applicable. Rien de plus simple, et rien de plus ordinaire aussi, qu'une pareille conduite. Louis XIV ne serait blâmable que s'il avait fait appliquer les dispositions de ses ordonnances sans distinction à tous les peuples, même à ceux avec qui il était convenu que le pavillon couvrirait la

[1] Hautefeuille, *Nations neutres*, t. III, p. 266.

marchandise. Mais on distinguait avec soin, et on ne saisissait pas les effets ennemis sur les navires des États en faveur desquels on avait dérogé aux ordonnances. Il existe, dans plusieurs déclarations ou règlements, des dispositions où le roi explique que telles ou telles nations neutres seront traitées d'une façon, et les autres d'une autre façon.

Ainsi, on lit dans une déclaration du 19 décembre 1673 :

« Sa Majesté a déclaré et déclare, veut et entend, que tous les vaisseaux anglais, suédois et danois, qui seront porteurs de lettres de mer et connaissements en la forme prescrite par les traités faits entre Sa Majesté et lesdits rois, soient libres dans leur navigation, sans pouvoir être arrêtés..., quand même les marchandises de leurs chargements appartiendraient aux ennemis de Sa Majesté; et, à l'égard des vaisseaux de toutes les autres nations neutres, Sa Majesté veut qu'ils soient pareillement libres, à condition qu'ils ne seront chargés d'aucune marchandise appartenant aux ennemis de Sa Majesté, ni d'aucun de leurs sujets. » On voit, par cette déclaration, que la France faisait une exception à son principe en faveur de certaines nations avec lesquelles elle était liée par des traités. Il est vrai qu'elle était liée aussi avec l'Espagne par la paix des Pyrénées, et que cette déclaration ne parle pas des Espagnols; c'est que Louis XIV était alors en guerre avec l'Espagne, et qu'il ne pouvait, par conséquent, être question d'elle dans une déclaration relative aux puissances neutres.

En 1744, lors de la guerre de la succession d'Autriche, la France était toujours régie par l'ordonnance de la marine. Son principe général était donc que le pavillon ne couvrait pas la cargaison; mais elle ne l'appliqua pas indistinctement à toutes les nations neutres, et, dans le règlement qu'elle publia alors, elle indiqua quelles étaient les puissances en faveur desquelles il fallait faire des dérogations au système de l'ordonnance. Ainsi l'art. 14 dit que les navires du Danemark et de la Hollande ne seront pas soumis au règlement, et qu'on ne prendra ni ne retiendra les effets dont ils sont chargés, quand même ils appartien-

draient à l'ennemi. L'art. 15 déroge pour la Suède et les villes anséatiques à une loi qui est aujourd'hui abolie, mais qui était encore alors en vigueur, à cette loi qui déclarait confiscable, non-seulement la cargaison ennemie d'un navire neutre, mais aussi le corps du navire neutre chargé de marchandises ennemies. Abolie en 1778, cette loi a momentanément été rétablie le 29 nivôse an VI, lorsque la France déclara que la nationalité des navires serait fixée par celle de la cargaison. Depuis, elle a été définitivement abolie en l'an VIII, à l'avénement du gouvernement consulaire. Mais comme, en 1744, la loi qui déclarait de bonne prise le navire neutre chargé de marchandises ennemies subsistait encore, et qu'on avait promis de ne pas l'appliquer à la Suède et aux villes anséatiques, l'art. 15 du règlement que l'on fit alors eut soin de dire que cette confiscation ne serait pas prononcée contre les navires suédois et anséatiques.

On voit, par ces exemples, que la France appliquait les traités. Et, lorsqu'elle s'était engagée vis-à-vis d'une nation à tenir une conduite opposée à ses lois intérieures, elle savait respecter la foi jurée, et faire taire les dispositions de ses ordonnances devant les stipulations des traités.

Notre art. 1er du règlement du 26 juillet 1778 se termine par une clause comminatoire, qui ne fut pas appliquée, si ce n'est, aux Provinces-Unies, qui se distinguaient, dans la guerre de l'indépendance, par leur partialité pour l'Angleterre. Un arrêt du Conseil, du 14 janvier 1779, déclara que le nouveau règlement du 26 juillet 1778 ne serait pas applicable aux Hollandais, et fit revivre à leur égard l'ordonnance de 1681 et les règlements de 1704 et de 1744. Cette suspension du règlement de 1778 ne fut pas de longue durée pour les Hollandais, car, le 22 avril 1780, ils furent replacés dans le droit commun. Depuis, le règlement de 1778 a toujours été appliqué, sauf pendant deux ans, de l'an VI à l'an VIII, comme nous l'avons indiqué plus haut. Et aujourd'hui ses principes sont plus que jamais confirmés par la déclaration de l'Empereur, du 29 mars 1854.

CONSEIL DES PRISES. — 29 *ventôse an IX.*

Les neutres peuvent commercer avec l'ennemi, pourvu qu'ils ne portent pas d'articles de contrebande de guerre.

LA PAIX *contre* LE REDOUTABLE.

Le navire ragusais *la Paix*, en destination de Gênes, avait été pris par le corsaire *le Redoutable*. Il était chargé de blé. Le capteur soutenait que *la Paix* se proposait d'alimenter l'armée austro-russe qui opérait alors en Italie, et il demandait la confiscation de sa prise, parce que la cargaison était, disait-il, destinée à l'ennemi. Le consul français, à Gênes avait admis ces prétentions, et, pour valider la prise, avait appliqué le règlement de 1704 et non celui de 1778.

Le Conseil ayant été saisi, le commissaire du gouvernement donna, au fond, les conclusions suivantes :

« Les propriétaires de la cargaison prétendent que la cargaison n'était ni du cru ni d'origine ennemis ; que, quand cela serait, l'art. 1er du règlement de 1778 s'oppose à la confiscation, puisque la cargaison n'était dans aucune des exceptions de l'article ; que l'intention d'alimenter les Austro-Russes est absurde ; c'est le fait qu'il faut juger : il n'existe aucune preuve qu'on voulût alimenter les Russes.

« Les pièces existantes dans la cause ne laissent aucun doute sur la neutralité du navire, de l'équipage et de la cargaison. La cargaison de *la Paix* appartenait à des Ragusais, c'est-à-dire à des neutres : le chargement ne peut donc être confisqué. C'est l'art. 1er du règlement de 1778 que le consul aurait dû consulter plutôt que le règlement de 1704, pour en faire l'application à la cause. D'après ce règlement, il est permis aux neutres de communiquer avec l'ennemi, pourvu qu'ils ne portent pas des marchandises de contrebande. On ne doit pas supposer des intentions hostiles à des neutres qui alimentaient des alliés. La cargaison doit donc être rendue. Devez-vous accorder des dommages-intérêts ? Il paraît qu'il n'y avait aucune raison pour saisir.

« Le corsaire est contrevenu au règlement de 1778. La contravention aux dispositions de ce règlement entraîne les dommages et intérêts ; l'art. 13 les prononce. D'après ces considérations, je conclus à ce que la cargaison soit rendue aux propriétaires, avec dommages-intérêts. »

Du 29 ventôse an IX, décision du Conseil des prises, qui invalide la prise du navire ragusais *la Paix* et condamne les capteurs à des dommages-intérêts.

CONSEIL DES PRISES. — 29 *prairial an VIII.*

La prise d'un navire neutre destiné pour un port ennemi n'est pas valable.

Un certificat de neutralité, délivré par un consul de la nation ennemie, n'est pas une cause de prise.

PHILANDROS *contre* LA CYRÈLE.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Philandros, négociant de l'île de Zante, établi à Paris depuis plusieurs années, réclame contre la confiscation de quatorze balles de drap,

qu'il soutient avoir été chargées, pour son compte, sur un navire autrichien, pris par une corvette française et conduit à Corfou. Dans le mois de messidor an VI, les frères Schilizzi, d'Amsterdam, d'ordre et pour compte de Philandros, expédièrent à Trieste dix-huit balles de drap, dont 14 à la consignation de MM. Aconomus frères. Si la République n'était pas alors en paix avec l'Autriche, les hostilités étaient au moins suspendues. MM. Aconomus chargèrent les quatorze balles de drap sur le navire autrichien *le Gentil-Faucon*, capitaine Nicolo Lazzarowich ; pour échapper aux vaisseaux anglais qui couvraient la Méditerranée, ils s'annoncèrent dans le connaissement comme propriétaires de cette partie de la cargaison. Ils ajoutèrent la précaution de faire certifier par le consul anglais la neutralité de ces marchandises.

« Ces précautions prudentes et conformes aux lois maritimes devaient assurer au navire une navigation paisible; néanmoins, il fut arrêté le 24 brumaire an VII par la corvette française *la Cybèle* et conduit à Corfou. Un jugement rendu par une Commission nommée *ad hoc* par le citoyen Dubois, alors commissaire du gouvernement aux Iles Adriatiques, déclara ce navire de bonne prise. Un arrêté de ce commissaire en ordonna l'exécution. En conséquence, les draps furent transportés à bord du vaisseau *le Généreux*, et ensuite distribués, savoir : environ six cents aunes aux officiers de la garnison, et le reste aux équipages de la division navale.

« Tels sont les faits résultant soit des extraits authentiques de la correspondance de Philandros avec la maison Schilizzi, d'Amsterdam, soit des procès-verbaux du juge de paix de Corfou, soit des renseignements fournis au ministre de la marine par le citoyen Dubois. Je passe à l'examen des griefs imputés au capitaine du *Gentil-Faucon*.

Ces griefs sont :

« 1° Que le navire était destiné pour Smyrne, port ennemi ; 2° que le certificat du consul anglais devait être appuyé de pareil certificat du consul de la République.

« D'abord, je ferai observer au Conseil que la rupture entre la France et la Porte n'était pas solennellement déclarée. Les hostilités auxquelles l'expédition en Egypte donnait lieu n'étaient, pour ainsi dire, que partielles. L'ambassadeur de la Porte à Paris continuait d'être reconnu par le gouvernement français ; il ne s'agissait que de cette espèce de guerre que les publicistes appellent imparfaite, et qui entraîne certaines hostilités locales, sans diviser, d'une manière absolue, deux nations qui quelquefois se heurtent longtemps avant que d'en venir à une rupture ouverte. Il n'est donc pas clair que le port de Smyrne pût être regardé comme port ennemi.

« En second lieu, l'art. 1er du règlement du 26 juillet 1778 fait défense d'arrêter les navires des puissances neutres, quand même ils sortiraient des ports ennemis ou qu'ils y seraient destinés. La destination pour un port ennemi n'est donc pas un motif de confiscation. L'essentiel est de constater que le navire *le Gentil-Faucon* naviguait sous pavillon et avec un passe-port neutres, et qu'il ne portait aucune marchandise de contrebande. Or, aucune marchandise n'a été soupçonnée, et, d'autre part, le connaissement des quatorze balles de drap constatait leur propriété neutre. Le vœu de la loi était donc rempli.

« Le certificat du consul anglais n'est pas un motif de présumer la fraude. Il prouve, au contraire, qu'on pensait n'avoir à se précautionner que contre les Anglais. Effectivement il s'agissait d'une propriété

française, qu'il fallait cacher sous le voile de la neutralité. Si on eût rapporté un pareil certificat de l'agent de la République, on eût peut-être compromis cette propriété vis à-vis du seul ennemi que l'on croyait avoir à craindre. Au surplus, ce qui lève tout doute, c'est qu'il est démontré par les extraits de la correspondance de Philandros avec la maison Schilizzi, certifiés par le commissaire des relations commerciales de la République à Amsterdam, par la déclaration assermentée de négociants bataves, enfin par la copie certifiée du connaissement trouvé à bord, que les quatorze balles de drap réclamées par Philandros étaient vraiment sa propriété. Il résulte de la lettre du citoyen Dubois au ministre de la marine, qu'après la capture, les balles de drap appartenant à Philandros ont été employées utilement pour la République. La valeur de ces draps, dont la prise est invalide, forme donc, au profit dudit Philandros, une véritable créance sur l'Etat, dont il doit être payé avec intérêts, car les valeurs commerciales portent intérêts de leur nature.

« Dans ces circonstances, je conclus à ce qu'il soit décidé par le Conseil que, sans s'arrêter à l'acte qui prononce la confiscation du navire *le Gentil Faucon* et de sa cargaison, le prix ou légitime valeur des quatorze balles de drap réclamées par Philandros lui sera payé d'après l'estimation qui en sera faite en la forme des règlements, et avec intérêts tels que de droit, depuis l'époque de la capture. »

Le Conseil, sans s'arrêter à l'acte énoncé par la lettre du citoyen Dubois, ex-commissaire du gouvernement dans les Iles Adriatiques, du 4 brumaire an VIII, après avoir prononcé la confiscation du navire *le Gentil-Faucon* et de sa cargaison, ni à tout ce qui a pu suivre, décide que le prix ou légitime valeur des quatorze balles de drap réclamées par Georges Philandros lui sera payé d'après l'estimation qui en sera faite, en la forme des règlements, avec les intérêts tels que de droit, à compter du 2 brumaire an VII, jour de la capture.

Comité de salut public. — 8 *frimaire an III.*

Les marchandises sans destinataires connus, chargées par des neutres à destination d'un port ennemi, saisies sous pavillon neutre, même avec des marchandises reconnues de propriété neutre, sont réputées ennemies et doivent être déclarées de bonne prise.

En cas de capture illégale d'une cargaison, les capteurs, si la cargaison a été vendue, doivent être condamnés, à titre de dommages-intérêts, à restituer les valeurs des marchandises vendues, non pas d'après le cours des marchandises dans le port où la prise a été amenée, mais d'après le cours du port pour lequel la cargaison était destinée.

Le corsaire le Passe-Partout *contre le navire* les Trois-Frères.

Le navire danois *les Trois-Frères*, chargé à Gênes de 535 futailles d'huile, à destination d'Ostende et Amsterdam (qui, en juin 1793, étaient des pays ennemis de la France), fut capturé le 3 juin 1793 par le corsaire *le Passe-Partout*, de Bordeaux, et le 6 juillet suivant la prise fut amenée à Bayonne. Le 24 brumaire an II, un jugement du tribunal de commerce de cette ville, sur l'opposition de négociants génois, le sieur Strafforello et Ce, qui avaient revendiqué une partie de la cargaison (150 futailles), fit mainlevée de la capture et condamna les capteurs à

payer le prix de la marchandise, valeur d'Ostende et d'Amsterdam, par application du droit de présomption créé par la loi du 9 mai 1793, bien que les capteurs n'eussent pas demandé à user de cette faculté, qui était devenue très-onéreuse par suite du *maximum* récemment décrété pour toutes les denrées. Ce jugement rendu, les pièces relatives à la capture des *Trois-Frères* furent envoyées au Conseil exécutif après la loi du 18 brumaire an II, et le Comité de salut public, qui se substitua à ce conseil exécutif, rendit sur cette affaire la décision suivante :

« Sur le rapport fait au Comité de salut public par le commissaire de la marine et des colonies, que, le 3 juin 1793, le corsaire *le Passe-Partout*, de Bordeaux, prit et conduisit à Bayonne le navire danois *les Trois-Frères*, capitaine Nicols Holby-Hoege, que le tribunal de de commerce à Bayonne ayant statué sur la validité de la prise du navire et l'ayant déclaré neutre, le capitaine a reçu son fret et l'indemnité réglée par le même tribunal ;

« Que, ne s'agissant plus de la cargaison, l'examen des pièces qui la concernent et l'état de la procédure apprennent qu'une partie a été chargée par des Génois, amis de la République française, et pour leur compte et risque ; que c'est la propriété de citoyens génois ; que conséquemment la saisie qui en a été faite est illégale et nulle, et que la restitution en doit être faite à leurs propriétaires ;

« Que la propriété de celles chargées par des Génois pour le compte de qui il appartiendrait ne se trouvant point désignée, ces marchandises sont de droit présumées ennemies, dès le moment qu'il ne se trouve aucune preuve contraire propre à détruire cette présomption ; que, comme telles, elles sont bien saisies et deviennent sujettes à confiscation ;

« Le Comité de salut public, — Statuant en conséquence de son arrêté du 4 floréal dernier, arrête :

« 1° Est confirmé le jugement du tribunal de commerce de Bayonne, du 30 août 1793, rendu en faveur du capitaine danois du navire *les Trois Frères*, et par lequel ce navire a été déclaré propriété neutre, et relâché avec payement de son fret et une indemnité ;

« 2° Sont déclarées propriétés génoises et neutres les marchandises chargées à bord du navire *les Trois-Frères* pour compte et risque des citoyens Strafforello et autres ;

« 3° Les marchandises appartenant aux citoyens Strafforello et autres Génois leur seront restituées, dans les quantités marquées et qualités désignées dans les connaissements ; et, en cas de vente de ces marchandises, les armateurs du corsaire *le Passe-Partout* en rembourseront la valeur, suivant le cours dans le lieu de leur destination au moment de la prise, avec intérêt de la valeur des objets restitués, lesdits intérêts tenant lieu de toute indemnité d'indue rétention ;

« 4° Sont déclarées propriétés ennemies et comme telles acquises par confiscation aux armateurs et à l'équipage du corsaire *le Passe-Partout*, toutes autres parties de la cargaison du navire *les Trois-Frères* et qui ont été chargées pour le compte de qui il appartiendra ;

« 5° Les marchandises de cette cargaison, si elles existent encore en nature, qui pourraient être jugées utiles au service de la République, seront achetées pour son compte, et la valeur en sera payée dès la remise au magasin à ceux à qui elles appartiennent, aux termes du présent arrêté. » (Cette cause était usuelle au temps du Comité de salut public. Voyez Merlin, *Questions de droit*, v° *Prises maritimes*, § II.)

Observations. — Aujourd'hui, que le principe que le pavillon couvre la cargaison est admis sans conteste, cette décision peut paraître au premier abord n'avoir qu'un intérêt historique ; elle a cependant aussi un intérêt juridique. En effet, la déclaration de l'Empereur, du 29 mars 1854, annonce que les marchandises neutres chargées sur navires ennemis ne seront pas confisquées. L'arrêté du Comité de salut public juge que des marchandises chargées par des neutres avec d'autres marchandises reconnues neutres et destinées à un port ennemi, doivent être réputées ennemies, si le destinataire n'est pas connu. Cette décision pourrait s'appliquer aujourd'hui à des marchandises chargées sur un navire ennemi. En effet, il s'agissait dans l'espèce de savoir quelle était la nationalité des marchandises, et cette question était tout à fait indépendante de la nationalité du navire vecteur.

CONSEIL DES PRISES. — 27 *fructidor an VIII.*

Un navire neutre, destiné pour un pays neutre, peut légitimement relâcher dans un port ennemi, quand il est prouvé qu'il ne renonce pas à sa destination primitive.

LA PANDORE *contre* LE REQUIN.

(Voy. cette décision ci-dessus, tit. III, chap. Ier, pag. 124.)

CONSEIL DES PRISES. — 13 *vendémiaire an IX.*

Un navire neutre peut relâcher dans un port ennemi, il peut même être destiné pour ce port.

La pacotille du capitaine et des gens de l'équipage n'a pas besoin de connaissement.

L'ECONOMIE *contre* L'AVANTAGEUX.

Le navire suédois *l'Economie* avait été pris par le corsaire *l'Avantageux*, au moment où il allait entrer à Guernesey, île anglaise.

Le capteur soutenait la validité de la prise, en disant que *l'Economie* ne voulait pas seulement relâcher à Guernesey, mais qu'elle était chargée à destination de ce port, alors ennemi. De plus, la pacotille du capitaine et quelques objets appartenant aux gens de l'équipage n'avaient pas de connaissement : le capteur invoquait encore ce défaut de connaissement, pour se faire adjuger la cargaison du navire.

Le commissaire du gouvernement combattit, dans ses conclusions, ces prétentions du capteur. Nous extrayons de ses conclusions les passages suivants :

« ... Le navire *l'Economie* n'étant point chargé de marchandises de contrebande, et Guernesey n'étant point bloqué, le navire capturé était autorisé à y relâcher. Il aurait même pu y avoir sa destination.

« Guernesey est, comme la France et l'Espagne, pays neutre pour les Suédois ; or, d'après l'article ci-dessus cité, *l'Economie* ayant le droit de fixer la destination de sa cargaison à Guernesey, il avait *à fortiori* la faculté d'y relâcher.

« C'est un principe déjà consacré par plusieurs décisions du Conseil que les pacotilles des gens de l'équipage sont exemptes de connaissements, pour la raison bien naturelle que les propriétaires suivent leur propre

pacotille, et qu'aucun tiers n'est dans le cas de les réclamer à leur destination. »

Du 13 vendémiaire an IX, décision du Conseil des prises, qui annule, par les motifs contenus dans les conclusions du commissaire du gouvernement, la prise du navire suédois *l'Economie*.

Conseil des prises. — 3 *ventôse an IX*.

Le règlement de 1744, qui déclarait de bonne prise les marchandises du cru de l'ennemi, a été abrogé par l'art. 1er du règlement de 1778, qui est encore en vigueur. C'est ce dernier règlement que l'on doit appliquer.

la Fortuna *contre* le Don-Quichotte.

Le corsaire *le Don-Quichotte* avait saisi le navire danois *la Fortuna*, venant de l'île de Zante, alors occupée par les Russes. Il soutenait la validité de la prise, en disant que ce navire était chargé de marchandises provenant de Zante, que les marchandises provenant d'un pays occupé par l'ennemi devaient être assimilées aux marchandises du cru de l'ennemi, qui, aux termes du règlement de 1744, étaient de bonne prise. Le capteur invoquait à l'appui de sa demande un ordre du Conseil des Cinq-Cents. On avait posé à ce Conseil la question de savoir si les marchandises du cru ou de la fabrique de l'ennemi devaient être déclarées de bonne prise par cela seul qu'elles provenaient de chez l'ennemi ; et, dans un ordre du jour, le Conseil avait adopté l'affirmative.

Voici ce que nous trouvons sur cet ordre du jour, dans la collection de Baudoin, à la date du 6 fructidor an VI :

« Un membre, au nom de la Commission de marine, rend compte d'une pétition des armateurs en course, qui réclament l'autorité du Corps législatif sur un doute élevé, dans la législation des prises maritimes, à l'égard des marchandises du *cru* ou de la *fabrique* des ennemis.

« Il s'agit de savoir s'il suffit que les marchandises trouvées sur les navires neutres *soient du cru ou de la fabrique des ennemis, pour être jugées de bonne prise.*

« Le rapporteur, après avoir rendu compte de l'état de la législation à cet égard, et attendu que l'affirmative de cette question est décidée par les règlements et lois existants, qu'ainsi c'est aux tribunaux à en faire l'application, propose de passer à l'ordre du jour.

« L'ordre du jour est mis aux voix et adopté. »

Les capteurs opposaient à cet ordre du jour le règlement de 1778 et réclamaient des dommages-intérêts.

A propos de cet ordre du jour, nous rapporterons ici un passage, extrait des *Souvenirs* de M. Berryer père (tome II, p. 42), qui indiquera comment, sous le Directoire, le Conseil des Cinq-Cents, qui avait pour mission d'interpréter les lois, rendait des ordres du jour en matière de prises.

«... J'ai su que des corsaires avaient l'art de faire solliciter de grand matin, au Conseil des Cinq-Cents, avant que la séance fût complète, des ordres du jour interprétatifs de la loi discutée avec eux. Ces ordres du jour clandestins étaient inopinément apportés au ministère public, qui en prenait droit pour conclure contre les neutres.

« Je fus un jour témoin d'un de ces apports furtifs d'ordres du jour, fait audience tenante au commissaire du gouvernement, qui allait porter

la parole, par un personnage que je crus reconnaître pour être un député de la France méridionale. Il était accoudé sur la dossière de la stalle où siégeait le commissaire, et, après lui avoir remis un papier, il lui parlait à l'oreille, il tenait ses deux mains établies sur le dossier et y faisait briller deux gros diamants qu'il avait à chacun de ses deux petits doigts.

« Eveillé par son étrange apparition, je m'élance de ma place vers celle du commissaire. Là, emporté malgré moi par la perfidie du manége dont mon client allait être victime, avant de demander au magistrat de quoi il s'agit, il m'échappe de dire assez haut : *Solitaire, rime à corsaire.* Sans attendre plus d'explication, l'émissaire député sort précipitamment de la salle, et j'apprends qu'en effet c'est un ordre du jour qui tranche ma question, que le fuyard a apporté. »

C'était d'un ordre du jour de cette nature que se prévalait le corsaire *le Don-Quichotte*, contre le navire danois *la Fortuna.*

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« Les pièces de bord constatent régulièrement la neutralité du navire et de la cargaison, il ne peut donc y avoir aucun doute pour déclarer cette prise invalide.

« Les capturés demandent des dommages-intérêts : doit-on leur en accorder ? Si je n'avais à considérer que certaines circonstances qui ont accompagné la prise de *la Fortuna*, je pourrais voir un navire venant de Zante, au pouvoir des Russes, alors nos ennemis, un corsaire induit en erreur par cette circonstance, croire que des marchandises venant d'un pays possédé par nos ennemis devaient être considérées comme de leur cru, qu'elles étaient sujettes à la confiscation d'après l'art. 3 du règlement du 21 octobre 1744, qui déclare de bonne prise les marchandises provenant du cru ennemi. J'y pourrais voir le capteur de *la Fortuna* croire que le règlement de 1778 n'y avait pas dérogé, puisque la loi du 14 février 1793 et l'arrêté du Directoire du 12 ventôse an V renouvelaient les dispositions des règlements de 1744 et 1778, croire enfin que l'ordre du jour des Cinq-Cents, invoqué par les capteurs, pouvait autoriser cette prise, qu'il y avait, par conséquent, des motifs suffisants pour capturer le navire *la Fortuna*. Mais le règlement de 1778 a apporté des modifications à celui de 1744. L'art. 1er de ce règlement fait défense aux armateurs d'arrêter et conduire dans les ports les navires des puissances neutres, quand même ils sortiraient des ports ennemis, à l'exception de ceux qui porteraient des secours à des places bloquées, investies ou assiégées. L'art. 13 de ce règlement veut qu'en cas de contravention de la part des armateurs français aux articles du présent règlement, il soit donné mainlevée des bâtiments, et les armateurs condamnés en tels dommages-intérêts qu'il appartiendra. Bien que la loi de 1793 et l'arrêté du Directoire de l'an V aient renouvelé les dispositions des règlements de 1744 et de 1778, il ne s'ensuit pas que celui de 1744 doive être exécuté, si celui de 1778 y a dérogé. Et, certes, je pense que l'art. 1er du règlement de 1778 a dérogé à celui de 1744, et qu'il y a contravention aux dispositions de ce règlement.

« Le capteur de *la Fortuna* n'aurait pas dû capturer ce navire, puisqu'il ne portait point des secours à des places bloquées, investies ou assiégées, et qu'il ne portait point des marchandises de contrebande. Il a

capturé, malgré les règlements, un navire neutre, il doit donc subir la peine prononcée par la loi.

« Placé près de vous par le gouvernement, pour requérir l'exécution des lois, je croirais trahir les devoirs de mon ministère si je ne requérais l'exécution de l'art. 13, qui prononce des dommages-intérêts contre les contrevenants au règlement de 1778.

« Par ces considérations, je conclus à ce que le Conseil ordonne que la cargaison soit restituée avec dommages et intérêts. »

Le Conseil, adoptant les motifs développés dans les conclusions du gouvernement, relativement à la restitution de la cargaison, décide que la prise faite par *le Don-Quichotte* du navire danois *la Fortuna*, relâchée par jugement du consul français à Malaga, du 8 messidor an VII, sans qu'il y ait eu de réclamation contre cette disposition, est nulle et illégale. — Et considérant que le capteur a pu être induit en erreur par les arrêtés du Directoire et par les ordres du jour du Conseil des Cinq-Cents, concernant les marchandises provenant du cru ennemi, Dit qu'il y a lieu à dommages-intérêts.

Conseil des prises. — 23 *vendémiaire an IX.*

Le pavillon neutre ne couvre pas la cargaison ennemie.

Henry Moser *contre* l'Héraclée.

Le navire danois *Lisifiord*, chargé pour le compte de Henry Moser, sujet du duc de Wittemberg, et destiné pour la Toscane, avait été capturé par le corsaire *l'Héraclée*. Une transaction était intervenue entre les propriétaires du navire et les armateurs du corsaire.

Les Français occupaient alors les Etats du duc de Wittemberg, les marchandises appartenant à Henry Moser étaient donc des marchandises ennemies, chargées sur un navire neutre. Devaient-elles être confisquées ou relâchées? Le pavillon neutre les avait-il couvertes?

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le capteur prétend que la cargaison appartient à un sujet d'un prince ennemi, qu'elle était destinée pour un pays ennemi et qu'elle avait été prise en pays ennemi; que la chemise neutre ne neutralise pas la cargaison; qu'elle est conséquemment de bonne prise, qu'elle doit être confisquée, et que c'est dans ce sens que la transaction doit être subsidiairement exécutée.

« Henry Moser soutient qu'il n'y a qu'une déclaration solennelle qui puisse constituer l'état de guerre, que cette déclaration n'existant pas entre la France et le duc de Wittemberg, il ne peut être considéré comme ennemi; que son séjour momentané à Lisbonne ne peut le constituer tel; que le duc de Toscane ne peut non plus être considéré, par la même raison, comme ennemi déclaré de la France; que n'étant chargé d'aucune marchandise prohibée, il n'a pu être confisqué, puisqu'il n'a pu être arrêté; que la robe amie couvre la robe ennemie.

« Il est de fait convenu qu'Henry Moser est sujet du duc de Wittemberg, puisqu'il se déclare tel, même en Portugal.

« Tous les connaissements portent qu'il *est sujet de Wittemberg*. Il est donc sujet d'un pays ennemi, puisque les Français sont en possession des Etats de son souverain. La totalité de la cargaison étant pour

compte d'Henry Moser, reste donc à vérifier, en point de droit, s'il est au cas de la confiscation.

« L'art. 1er du règlement de 1778 porte en termes exprès : « Fait défense d'arrêter les navires des puissances neutres, quand même ils sortiraient des ports ennemis ou qu'ils y seraient destinés. » C'est dans le véritable esprit de cet article, et par respect pour la propriété danoise, que, par la transaction, on a relâché le navire, quoique venant d'un pays ennemi, et qu'il fût destiné pour un pays ennemi.

« Mais il ne suit pas de la disposition de cet article que la propriété ennemie doit être respectée. Le règlement de 1778 est positif sur cet objet ; il porte : Art. 15. « Veut, au surplus, Sa Majesté, que les dispositions du titre des Prises de l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681, soient exécutées selon leur forme et teneur, autant et à quoi il n'aura pas été dérogé par le présent règlement. » Le titre des prises de cette ordonnance fait donc partie de ce règlement. Or, l'art. 7 de cette ordonnance dit expressément : « Tous navires qui se trouveront chargés d'effets appartenant à nos ennemis, et les marchandises de nos sujets ou alliés qui se trouveraient dans un navire ennemi, seront pareillement de bonne prise. Il n'y a donc pas de doute sur la confiscation de la cargaison, d'après ces principes particuliers.

« Si nous consultions les principes généraux et les publicistes dans ces grandes matières, nous arriverions au même résultat.

« Quant à la question si le pavillon neutre peut couvrir les marchandises appartenant à l'ennemi, nous n'aurons que très peu de choses à dire, c'est qu'il serait bien étrange que, tandis que les armées françaises envahissent les Etats du duc de Wittemberg, il fût prohibé aux corsaires, qui sont les troupes auxiliaires du gouvernement, d'attaquer les sujets de ce souverain.

« Ecoutons un moment, sur ce point, un publiciste respectable par ses connaissances, et plus respectable encore par l'usage qu'il en fait. L'auteur du *Système universel des principes du droit maritime de l'Europe* dit que la loi de la nécessité et de sa conservation oblige, au fond, un belligérant d'ôter à son ennemi tout moyen de devenir plus fort et plus capable de l'offenser.

« Cette loi autorise le belligérant à envahir et à prendre les effets de son ennemi partout où le droit des gens lui permet des actes d'hostilité ; c'est-à-dire sur son propre territoire, sur celui de l'ennemi, et dans tout autre lieu non soumis à la juridiction d'un souverain.

« La pleine mer est un territoire qui n'est soumis à personne ; le belligérant pourra donc, sur cette pleine mer, s'emparer des effets de son ennemi, quelle que soit la manière dont le hasard les lui présente, même sur un navire ami et neutre, pourvu qu'en exerçant ce droit il n'excède pas les bornes d'une juste modération. »

Le Conseil, en ce qui touche le navire danois *Lisifiord*, capturé par le corsaire français *l'Héraclée*,

« Décide que rien ne met obstacle à la transaction passée, le 18 floréal an VIII, entre le capitaine de ce navire et l'armateur du corsaire ; et à l'égard de la cargaison dudit navire, décide que la prise est bonne et valable ; en conséquence, adjuge au profit des armateurs et équipage dudit corsaire *l'Héraclée* toutes les marchandises et objets composant ledit chargement. »

Observations. — Les conclusions du commissaire du gouvernement et la décision du Conseil sont erronées, et contraires au règlement du

26 juillet 1778, tel qu'il a toujours été interprété. Ce règlement, garantissant aux neutres la liberté de faire le commerce avec l'ennemi, a toujours été considéré comme garantissant aussi la liberté des marchandises ennemies chargées sur navires neutres.

Conseil d'État. — 18 *mars* 1816.

La prise est nulle, lorsqu'il résulte des pièces de bord et de l'instruction que le navire capturé, son chargement, le port d'où il avait été expédié, et celui pour lequel il avait été destiné, étaient neutres, quelles que fussent les inductions qu'on dût tirer, contre la destination apparente dudit navire, de la conformité de son chargement, de son expédition et de sa navigation avec d'autres bâtiments prétendus neutres, destinés pour l'Angleterre.

L'ordre que les capteurs prétendent avoir été donné aux corsaires français d'arrêter tous les bâtiments chargés de grains, dans la Baltique, ne peut pas entraîner la confiscation des bâtiments ainsi chargés qui n'avaient pas enfreint les règles de la neutralité, telles qu'elles étaient alors établies.

le Risque-Tout et le Sediman *contre* le Gode-Ensight.

LOUIS, etc.; — Considérant que la décision du Conseil des prises, du 6 juillet 1814, est fondée sur la preuve résultant des pièces de bord et de l'instruction que le navire *le Gode-Ensigth*, son chargement, le port d'où il a été expédié, et celui pour lequel il a été destiné, étaient neutres; et que cette preuve ne peut être atténuée par les inductions que les capteurs entendent tirer, contre la destination apparente dudit navire, de la conformité de son chargement, de son expédition et de sa navigation avec deux autres bâtiments qu'ils prétendent avoir été destinés pour l'Angleterre; — Considérant que l'ordre que les capteurs prétendent avoir été donné aux corsaires français par le dernier gouvernement d'arrêter tous les bâtiments chargés de grains, dans la Baltique, ne pouvait pas entraîner la confiscation de ceux desdits bâtiments qui n'avaient pas enfreint les règles de la neutralité, telles qu'elles étaient alors établies;

Considérant que l'indemnité que les capteurs réclament, pour raison de l'emploi de leur bâtiment à courir spécialement sur ceux chargés de grains, est étrangère à la présente contestation, et ne pourrait, s'il y a lieu, qu'être l'objet d'une demande particulière devant le ministre compétent;

Les sieurs Rasmus-Nielsen, Rasmus-Malting et Ehrens Smith, armateurs du *Gode-Ensigth*, n'ayant jusqu'à présent fourni aucune requête en défense :

Art. 1er. La requête des armateurs et équipages des corsaires français *le Sediman* et *le Risque-Tout* est rejetée.

— Du même jour, décision identique.

Le Sediman contre Musman et Schwdler, armateurs de *l'Etnigkeit*.

SECTION II. — De la violation des blocus.

Règlement du 26 juillet 1778. — Art. 1er. Blocus. — Définition. — Blocus sur papier. — Blocus effectif. — Notifications. — Effet de la violation d'un blocus notifié et effectif.

Règlement du 26 *juillet* 1778. — Art. 1er. Fait défenses, Sa Majesté, à tous armateurs, d'arrêter et de conduire dans les ports du royaume les navires des puissances neutres. . . . . à l'exception, toutefois, de ceux qui porteraient des secours à des places bloquées, investies ou assiégées.

Les neutres continuent, malgré la guerre, leurs relations pacifiques avec les belligérants. C'est leur droit; mais il y a des circonstances où ce droit doit souffrir des restrictions. Ainsi, les neutres ne doivent rien faire qui puisse entraver le système d'attaque ou de défense des belligérants. Lorsqu'un belligérant, pour réduire son ennemi, juge utile de bloquer et d'investir une place ou un port, les neutres doivent respecter cet investissement et ce blocus, et s'abstenir, pendant toute sa durée, de communiquer avec les lieux bloqués.

Ceci nous amène à examiner le droit relatif aux blocus. Dans quel cas y a-t-il blocus? Quelles conditions sont nécessaires pour que les neutres soient obligés de respecter un blocus?

Nous poserons en principe que, pour qu'il y ait blocus, il faut que la place soit investie par des forces suffisantes pour en rendre l'entrée périlleuse aux navires qui voudraient s'y introduire. Ainsi, tout blocus doit être réel et effectif.

Ces principes n'ont pas toujours été admis par les puissances européennes. Dans certaines guerres, les belligérants ont élevé la prétention de faire considérer, comme bloqués, des ports, des côtes, et même des États entiers, devant lesquels ils n'avaient cependant établi aucune croisière. Ces blocus de convention, opposés aux blocus réels et

effectifs, ont été appelés blocus de cabinet, blocus sur le papier, ou blocus *per notificationem*. La première tentative d'établissement d'un de ces blocus de cabinet date de la fin du dix-septième siècle. Le 12 août 1689, l'Angleterre et les Pays-Bas, alors alliés contre la France, firent une convention par laquelle ils déclarèrent toutes les côtes, rades et ports de l'obéissance du Roi Très-Chrétien, en état de blocus, quoiqu'ils n'eussent pas envoyé de flottes pour établir un blocus effectif. En 1756, au commencement de la guerre de Sept-Ans, l'Angleterre proclama de nouveau le blocus de tous les ports de France. Enfin, en 1806, le cabinet de Saint-James, dans un ordre du Conseil resté fameux, déclara le blocus des côtes de France, depuis les bouches de l'Elbe jusqu'à Brest. La France répondit à cet ordre du Conseil par une mesure de rétorsion. Les décrets de Berlin et de Milan mirent en état de blocus toutes les possessions britanniques dans toutes les parties du monde. Du moment que l'on abandonnait le principe que tout blocus doit être effectif, rien ne devait plus arrêter les gouvernements ennemis, et les déclarations de blocus pouvaient s'étendre à des empires entiers.

Admettre la légitimité des blocus fictifs, c'est reconnaître aux belligérants le droit de dicter des lois aux neutres, et celui de leur permettre ou de leur interdire, selon leur bon plaisir, le commerce avec tel ou tel pays. On comprend que les navires neutres, arrivant en présence de forces militaires qui opèrent contre une place, puissent être obligés de prendre une autre direction pour ne pas gêner les opérations des agresseurs, mais on ne comprend pas pourquoi ils ne pourraient pas entrer dans des ports ouverts, devant lesquels ne se trouve aucune croisière ennemie. Alors les belligérants pourraient imposer aux neutres leur bon plaisir. Aussi, lors de la ligue de la neutralité armée formée en 1780 par les neutres, pour résister aux prétentions exagérées des puissances belligérantes, on proclama que les nations neutres ne regarderaient comme bloqués que « les lieux devant lesquels se trouveraient *des bâtiments arrêtés*,

et suffisamment proches, pour qu'il y ait danger à vouloir y accéder. » Ces mots *arrêtés et suffisamment proches* avaient été insérés dans la déclaration de la neutralité armée, pour repousser une des prétentions du gouvernement anglais d'alors. Ce gouvernement soutenait qu'il n'était pas nécessaire, pour qu'un port fût bloqué, que des navires fussent en permanence devant ce port. Il suffisait, selon lui, que quelques navires passassent, de temps en temps, devant les lieux bloqués. Avec ce système, un ou deux navires de guerre anglais eussent suffi pour bloquer tous les ports français de Cherbourg à Dunkerque. C'est cette théorie que les neutres refusaient d'accepter, et contre laquelle ils se sont toujours élevés. En 1801, après l'attaque dirigée contre Copenhague, pour détruire la nouvelle neutralité armée de 1800, l'Angleterre conclut avec la Russie un traité où elle parut admettre les principes proclamés par les puissances du Nord, quoiqu'il n'en fût rien cependant. Dans ce traité, l'Angleterre reconnut que, pour qu'un port fût bloqué, il fallait qu'il y eût, devant ce port, des bâtiments *arrêtés ou suffisamment proches*. A la particule *et*, qui se trouvait dans la déclaration de 1780, elle avait substitué la particule *ou*. D'après ce traité, l'Angleterre, pour faire un blocus, n'était donc pas obligée d'avoir des navires *arrêtés*; il suffisait que les navires fussent *suffisamment proches* des lieux qu'elle voulait bloquer. Et comme ses seuls tribunaux eussent été juges de la question de savoir si les navires anglais étaient suffisamment proches pour qu'il y eût blocus, on aurait toujours trouvé qu'ils étaient suffisamment proches, quelqu'éloignés qu'ils fussent d'ailleurs. En 1805, lors de sa rupture avec l'Angleterre, la Russie revint aux principes de la neutralité armée ; et, depuis 1815, toutes les nations européennes ont condamné les blocus fictifs, et n'ont consenti à reconnaître que les blocus effectifs.

La France a montré, lors du blocus de la régence d'Alger, de 1827 à 1830, lors de la guerre avec le Mexique, en 1838, et lors du blocus de la Plata, qu'elle entendait que tout blocus fût effectif. Au commencement de la présente guerre,

elle a déclaré, d'accord avec l'Angleterre, qu'*elle empêcherait les neutres de violer tout blocus effectif qui serait mis, à l'aide d'une force suffisante, devant les ports, les rades ou les côtes de l'ennemi* (Déclarations des 28 et 29 mars 1854). Cette déclaration indique que l'on n'a pas la prétention de faire respecter par les neutres des blocus fictifs. L'intention des gouvernements alliés de France et d'Angleterre, à cet égard, ne peut pas être douteuse après les paroles prononcées, le 2 juin 1854, à la Chambre des lords, par le duc de Newcastle. Ce ministre, répondant à une interpellation du marquis de Clanricarde, a dit : « J'ajouterai que le gouvernement actuel ne veut établir aucun blocus qui ne soit effectif, et qu'il n'a nullement l'intention d'établir ce que l'on nomme ordinairement des blocus sur papier. » (*Moniteur* du 7 juin 1854.) Ainsi, l'Angleterre, qui avait lutté autrefois pour obliger les neutres de respecter les blocus sur papier, abandonne sa vieille doctrine, et adopte aujourd'hui les principes de la neutralité armée.

La plupart des puissances neutres, dans la guerre actuelle, ont, au commencement des hostilités, déclaré que leurs nationaux respecteraient les blocus effectifs ; d'où il résulte qu'elles ne reconnaîtraient pas les blocus sur le papier, s'il en était établi par les belligérants [1]. Parmi les différents documents émanés des puissances neutres, nous remarquons l'ordonnance du roi de Suède, qui détermine d'une façon très-claire ce que c'est qu'un port bloqué : « Par un port bloqué, dit-elle, on entend celui qui est tellement fermé par un ou plusieurs vaisseaux de guerre stationnés, et suffisamment proches, qu'on ne puisse y entrer sans danger évident. »

Ainsi, la première condition, pour que les neutres soient obligés de respecter un blocus, est que ce blocus soit effectif. La seconde, c'est qu'il ait été notifié.

[1] Déclaration de neutralité du Danemark, § 5 ; règlement du Sénat de Hambourg, du 10 avril 1854 ; ordonnance du roi de Suède, du 8 avril 1854, § 4 ; ordonnance du Sénat de Lubeck, du 26 avril, art. 1er ; avis du ministre de l'intérieur des Deux-Siciles, du 17 mai ; décret du gouvernement autrichien, du 23 mai 1854, art. 4 ; ordonnance du grand-duc de Toscane, du 3 juin 1854, art. 3.

La notification d'un blocus peut être soit générale, soit particulière. La notification est générale, lorsque le gouvernement qui établit le blocus instruit par la voie diplomatique, ou par une publication officielle, les puissances neutres du blocus qu'elle établit devant tel port. La notification est particulière, lorsqu'un officier appartenant aux forces bloquantes avertit un navire neutre qui se présente devant la croisière que le port où il se propose d'entrer est en état de blocus.

En règle générale, les deux notifications doivent avoir lieu. Il est bien vrai que le navire neutre, à qui le blocus a été notifié d'une façon spéciale et qui le viole, est de bonne prise, lors même qu'il n'y a pas de notification générale. Mais il ne faudrait pas conclure de là, comme quelques auteurs [1], que la notification particulière est seule nécessaire, et que l'autre est surabondante. La notification d'un blocus n'a pas seulement pour but de mettre les neutres dans leur tort, s'ils essayent de franchir la ligne du blocus. Son but principal est d'avertir les négociants neutres de ne pas faire d'expéditions pour les lieux bloqués. Le gouvernement belligérant, qui n'avertirait pas, par une notification générale, les commerçants neutres que les navires dirigés sur tel ou tel point n'y seront pas admis, manquerait à ses devoirs vis-à-vis des puissances neutres. Supposons qu'une puissance européenne bloque un port européen, et ne notifie pas le blocus d'une manière générale et officielle, les Américains continueront leurs armements pour le port bloqué, et seront exposés ainsi à faire des pertes considérables. C'est pourquoi il faut décider en principe que tout blocus doit être notifié officiellement. Dans quelques circonstances, la force des choses oblige à déroger à ce principe, mais il n'en subsiste pas moins dans toute sa vigueur. A cet égard, nous sommes complétement de l'avis qu'a émis lord Beaumont à la Chambre des lords, en disant : « Je soutiens que tout amiral chargé de faire la guerre, et qui juge opportun

[1] M. Hautefeuille, *Nations neutres*, t. III, p. 74.

de déclarer le blocus d'un port quelconque, a le droit de le faire, quoique le port soit tellement éloigné de l'Angleterre qu'il faudrait deux ou trois mois pour que la publication parût dans la *Gazette de Londres*[1]. » (La *Gazette de Londres* est le journal officiel du gouvernement anglais.) Encore faut-il, en pareille circonstance, que la nation belligérante, dont l'amiral a établi un blocus, se hâte de le notifier officiellement, dès qu'elle en a connaissance.

Quant à la notification particulière, elle doit toujours avoir lieu, même quand le blocus a été notifié officiellement.

Les premiers actes où l'on trouve énoncée la nécessité d'une notification particulière des blocus à tous les navires qui se dirigent vers les lieux bloqués sont les traités de 1800, par lesquels les souverains du Nord ont renouvelé la neutralité armée. Dans le traité conclu le 20 décembre 1800, entre la Russie et la Suède, nous trouvons les principes suivants : « Art. 3. Que, pour déterminer ce qui caractérise un port en état de blocus, on ne doit comprendre sous cette dénomination que celui dont l'entrée est évidemment dangereuse, par suite des dispositions de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux destinés à cette opération, et à une proximité suffisante; et qu'on ne peut regarder, comme contrevenant à la présente convention que le bâtiment qui entre dans un port bloqué, ou celui qui, *ayant été préalablement averti* de l'état du port *par le commandant du blocus*, cherche à y pénétrer par violence ou par supercherie. »

En 1828, dans un traité, conclu le 21 août avec le Brésil, la France a adopté cette doctrine. Ce traité, fait pour interpréter l'art. 21 d'un autre traité de commerce et de navigation, conclu avec la même puissance le 8 janvier 1826, est ainsi conçu :

« Aucun bâtiment de commerce, appartenant aux sujets de l'une des hautes parties contractantes, qui sera expédié pour un port, lequel se trouvera bloqué par l'autre, ne

[1] Séance du 2 juin 1854. *Moniteur* du 7.

pourra être saisi, capturé ou condamné, si préalablement il ne lui a été fait une notification ou signification de l'existence ou continuation du blocus par les forces bloquantes ou par quelque bâtiment faisant partie de l'escadre ou division du blocus ; et pour qu'on ne puisse alléguer une prétendue ignorance du blocus, et que le navire qui aura reçu cette intimation soit dans le cas d'être capturé, s'il vient ensuite à se représenter devant le port bloqué, pendant le temps que durera le blocus, le commandant du bâtiment de guerre, qui fera la notification, devra apposer son visa sur les papiers du navire visité, en indiquant le jour, le lieu, ou la hauteur où sera faite la signification contenant les mêmes déclarations exigées pour le visa. » (*Moniteur* de 1829, n. 239.)

Au moment de la signature de ce traité, la France mettait en pratique et en action les principes qui s'y trouvaient proclamés. Au mois de mai 1827, elle avait établi devant les ports de la régence d'Alger un blocus qui dura jusqu'en 1830. A propos de ce blocus, le ministre de la marine prescrivit aux commandants des navires de l'État de n'arrêter les bâtiments neutres qui chercheraient à franchir la ligne du blocus qu'après leur avoir fait, sur leurs papiers de bord, une notification particulière du blocus. La doctrine internationale, professée et mise en pratique à cette époque, à l'occasion de ce blocus des ports de la régence d'Alger, est très-clairement expliquée dans une dépêche adressée, le 8 février 1830, par le ministre des affaires étrangères, au Conseil d'État. Ce Conseil, saisi de l'affaire de deux navires neutres, *la Carolina* et *la Madona di Montenero* (Voyez *infrà* les décisions du Conseil), arrêtés pour violation du blocus, s'était adressé au ministre pour savoir la manière dont les forces bloquantes avaient procédé. Voici ce qu'on lit dans cette dépêche : « ..... Les instructions données par le ministre de la marine au commandant des forces navales de Sa Majesté devant Alger, quelque temps après l'établissement du blocus de ce port.... , ont à la fois précisé l'application du principe général énoncé dans les termes de la

notification officielle du blocus d'Alger aux puissances neutres, et indiqué la manière de procéder envers les navires qui auraient violé le blocus.

« Elles prescrivent de n'arrêter que ceux qui, après avoir reçu sur les lieux un premier avertissement, mentionné au rôle d'équipage, se présenteraient de nouveau devant les ports de la régence. Il était certainement impossible d'adopter, à l'égard des neutres, une législation plus conforme au droit des gens, et moins restrictive de la liberté maritime en temps de guerre. Elle repose sur un principe déjà consacré, en 1800, par les traités de neutralité armée de cette époque, principe que nous avons fait triompher dans nos discussions avec le Brésil, sur la non-validité des prises françaises faites pendant le blocus de Buénos-Ayres... Or, en principe général, et chez toutes les nations, la violation d'un blocus officiellement notifié, et établi d'une manière effective, entraîne la saisie du navire qui a commis l'infraction, et, par suite, la confiscation de ce bâtiment. A plus forte raison, ces mesures sont-elles légitimes et sans objection, quand le neutre a violé, envers l'un des belligérants, une législation dictée par un véritable esprit de libéralité, c'est-à-dire lorsque, dûment averti sur les lieux mêmes de l'existence d'un blocus, il le transgresse en pleine connaissance de cause, et sans pouvoir s'en prendre qu'à lui-même des conséquences d'une entreprise aussi aventureuse. »

Depuis cette époque, la France est restée fidèle aux principes contenus dans cette dépêche. Ainsi, en 1838, M. Molé, alors ministre des affaires étrangères, écrivait au ministre de la marine, à propos du blocus des ports mexicains : « M... (commandant d'un navire français) confond ici deux choses très-distinctes: la notification diplomatique, qui doit être faite du blocus aux puissances neutres, et l'avis que les commandants des forces employées à le maintenir sont toujours tenus de donner aux navires qui se présentent sur les lieux, et paraît croire que l'accomplissement de la première formalité dispense nécessairement de la seconde, qui deviendrait ensuite superflue. Une telle manière de procé-

der est contraire non-seulement aux principes ordinaires du droit maritime, mais encore aux instructions émanées de votre ministère, et aux communications qui furent faites dans le temps au gouvernement des États-Unis, ainsi qu'aux consuls étrangers à la Vera-Cruz. »

A la même époque, le 17 mai 1838, M. Molé, dans une note jointe à une dépêche relative au blocus des côtes de la république argentine, a posé, d'une façon bien claire et bien précise, les principes que reconnaît la France en matière de blocus. Nous donnons ici cette note en entier; car c'est le meilleur résumé des principes admis aujourd'hui :

« Tout blocus, pour être valable envers les neutres, doit leur avoir été notifié, et être effectif.

« Une fois établi devant un port, le blocus a pour objet d'empêcher l'entrée ou la sortie de tout navire, quel que soit son pavillon, et à quelque nation qu'il appartienne.

« Un navire, se présentant devant un port bloqué avant d'avoir eu connaissance du blocus, doit d'abord en être averti, et la notification doit en être faite par écrit, et sur son rôle d'équipage.

« Mais cet avis ayant été donné, et cette formalité ayant été remplie, s'il persiste à entrer dans le port, ou s'il vient à s'y présenter de nouveau, le commandant du blocus a le droit de l'arrêter.

« Les bâtiments de guerre neutres, se présentant devant un port bloqué, doivent aussi être invités à s'éloigner ; s'ils persistent, le commandant du blocus a le droit de s'opposer à leur entrée par la force; et la responsabilité de tout ce qui peut s'ensuivre pèsera sur les violateurs du blocus.

« La France a admis les principes consacrés par le traité conclu entre les puissances du Nord, qui lui fut signifié le 15 août 1780. Elle les a toujours suivis depuis lors, ou, si elle s'en est quelquefois écartée, dans des circonstances exceptionnelles, ce n'a été que par représailles des prétentions émises par la puissance maritime avec laquelle elle était alors en guerre, prétentions qu'au reste elle n'a jamais reconnues.

« Ces principes sont :

« 1° Que le pavillon couvre la marchandise (la contrebande de guerre exceptée);

2° Que la visite d'un bâtiment neutre par un bâtiment de guerre doit se faire avec tous les égards possibles;

« 3° Que les munitions de guerre, convois, poudre, boulets, armes à feu, armes blanches, cartouches, pierres à fusil, mèches, etc., sont objets de contrebande de guerre;

4° Que chaque puissance a le droit de faire convoyer ses bâtiments marchands; et, dans ce cas, la déclaration du commandant du bâtiment de guerre est suffisante pour justifier de la cargaison et du pavillon des navires convoyés. Dans aucun cas, il n'y a lieu à faire visiter des bâtiments sous escorte d'un bâtiment de guerre de la nation de ces mêmes bâtiments: la déclaration du capitaine escortant suffit;

5° Qu'un port n'est bloqué par des forces navales que lorsque, par la disposition de ces forces, il y a danger évident d'y entrer; mais un bâtiment neutre ne peut être inquiété pour être entré dans un port précédemment bloqué par une force qui ne se serait pas trouvée réellement devant le port au moment où le bâtiment se présentait, quelle que fût la cause de l'éloignement de la force qui bloquait, soit qu'elle provînt des vents ou du besoin de s'approvisionner.

Cette dernière partie de la note pose une doctrine toute libérale, et contraire à celle que l'Angleterre avait longtemps cherché à faire prévaloir. L'Angleterre prétendait avoir le droit de capturer tout navire neutre convaincu d'être entré dans un port bloqué, alors même que ce navire, entré dans le port bloqué et sorti de ce port sans avoir été arrêté par les croiseurs anglais, avait fait depuis un ou plusieurs autres voyages. Ainsi, le fait d'avoir violé un blocus, même sans avoir été surpris au moment de la violation, eût constitué pour un navire un vice indélébile. Cette doctrine était le corollaire de celle qui proclamait la légalité des blocus sur le papier. Aujourd'hui qu'on n'admet plus que des blocus effectifs, on ne déclare de bonne prise que les navires saisis

lorsqu'ils essayent de franchir la ligne du blocus; et si une circonstance quelconque fait qu'un navire pénètre, malgré les croiseurs, dans les lieux bloqués, on ne peut plus ensuite le capturer pour ce fait: c'était aux croiseurs à faire meilleure garde; s'ils étaient éloignés par suite de l'état de la mer ou par toute autre cause, alors le blocus n'était plus effectif, et il était permis aux neutres d'entrer dans les lieux précédemment bloqués. Cette doctrine, proclamée par la France en 1838, est celle qui est professée dans la guerre actuelle par les puissances occidentales.

Autrefois l'Angleterre, toujours par suite de ses idées sur les blocus imaginaires, saisissait tout navire que des croiseurs rencontraient en route pour un port bloqué, lorsqu'il était constant que ce navire avait mis à la voile après que la notification officielle du blocus avait été connue dans le port d'où il était parti. On considérait comme une violation de blocus le fait de se diriger vers des lieux qui étaient bloqués. Aujourd'hui il n'en saurait être de même, car les neutres ne sont obligés de respecter que les blocus effectifs; or, il peut se faire qu'un blocus notifié officiellement ne soit pas effectif, il peut même se faire qu'un blocus qui a été établi avec des forces suffisantes ait cessé d'exister : les neutres sont dans leur droit de se diriger vers un port bloqué, pour voir si le blocus subsiste toujours; ils ne sont coupables que lorsque, le blocus existant, ils cherchent à le violer.

De ce que nous venons de dire jusqu'ici, il résulte que tout navire, quel qu'il soit, qui cherche à violer un blocus effectif lorsque ce blocus lui a été notifié par une mention inscrite sur ses papiers de bord, est de bonne prise.

En pareille circonstance, il n'y a pas de doute que la cargaison ne suive le sort du navire. La pratique constante des nations confisque et le navire qui viole un blocus, et sa cargaison, quelle que soit la nationalité de ses propriétaires. Doit-on, par contre, décider que, lorsqu'un navire capturé est relâché parce que le blocus ne lui a pas été spécialement notifié, la cargaison doit aussi être relâchée, quelle qu'elle soit, *putà*, si elle est composée d'objets de contrebande de

guerre? Cette question est subsidiaire d'une autre question, de celle de savoir si une nation peut bloquer les ports d'une autre nation, sans être en guerre avec elle. En effet, si le blocus est établi par une puissance qui est en guerre avec celle à qui appartiennent les lieux bloqués, il est évident qu'elle ne relâchera pas une cargaison composée d'objets de contrebande de guerre destinés à son ennemie. Mais que décider si la guerre n'existe pas entre la nation bloquante et la nation bloquée? Et d'abord, peut-il se faire que la guerre n'existe pas entre ces deux nations? Pour nous, nous ne le pensons pas. Comment peut-on dire que le fait de bloquer les ports d'un Etat, d'interrompre ses relations commerciales, d'entraver sa liberté, n'est pas un acte d'hostilité? Il peut certainement arriver que le blocus ait été établi avant une déclaration de guerre; mais la guerre peut exister sans qu'il y ait eu une déclaration formelle. Souvent les déclarations de guerre ne surviennent qu'après des actes d'hostilité réciproques qui, à eux seuls, constituaient l'état de guerre, et alors les déclarations de guerre qui surviennent en pareil cas sont surabondantes. Cependant, dans ces dernières années, on a prétendu, à propos du blocus établi par la France devant Buénos-Ayres, qu'une nation pouvait bloquer les ports d'une autre nation sans être en guerre avec elle. Que voulait donc la France en établissant son blocus devant Buénos-Ayres? Elle voulait forcer la république argentine à accepter certaines propositions qu'elle lui avait faites. Quel moyen employait-elle? Elle employait la force. Or, nous demandons si une puissance qui emploie la force pour en contraindre une autre à faire ce qu'elle veut, ne fait pas la guerre à cette puissance qu'elle veut obliger à céder. Soutenir que l'on peut établir un blocus sans faire la guerre à la puissance que l'on bloque, c'est une pure subtilité. Et lorsqu'en 1841, M. Guizot voulait expliquer cette distinction, la force de la logique lui faisait employer des expressions qui condamnaient le système qu'il voulait faire prévaloir; il disait : *Nous faisions un*

blocus, ce qui n'est pas la guerre complète, la guerre déclarée[1]. On n'avait pas déclaré la guerre : soit ; mais on la faisait. Voilà le sens du discours de M. Guizot. Or, pour nous, qui considérons la réalité des choses, qui ne reconnaissons les blocus que lorsqu'ils sont réels et effectifs, la guerre existe lorsqu'un blocus réel et effectif est établi contre une nation. En effet, l'établissement d'un blocus, étant l'emploi de la force par une puissance contre une autre puissance, est un acte d'hostilité qui constitue en état de guerre, l'une contre l'autre, la nation bloquante et la nation bloquée. Il arrive souvent qu'une puissance de premier ordre, lorsqu'elle a à demander une satisfaction à une puissance secondaire, se borne à bloquer ses ports sans lui déclarer positivement la guerre. On n'a pas déclaré la guerre, mais on la fait réellement ; seulement, comme on est le plus fort, on n'emploie pas tous les moyens d'attaque dont on pourrait disposer ; on ne fait la guerre que dans la mesure de ses convenances.

A l'époque du blocus de Buénos-Ayres par les forces françaises, la guerre existait donc entre la France et la république argentine. Or, comme toute nation belligérante a le droit de saisir les objets de contrebande de guerre destinés à ses ennemis, strictement on ne devait pas relâcher les munitions de guerre chargées à destination de Buénos-Ayres, sur un navire dont la prise était invalide, par suite du défaut de notification du blocus[2]. On était cependant en état d'hostilité ; car, comme on peut le voir ci-dessous dans une décision du Conseil d'État du 16 janvier 1846, relative à l'affaire du *Caïman*, le gouvernement argentin avait délivré des lettres de marque et armé des corsaires.

C'est pourquoi nous sommes d'avis que, même en l'absence d'une déclaration de guerre, la croisière qui forme un blocus peut valablement capturer les munitions de guerre desti-

[1] Discours de M. Guizot à la Chambre des pairs, le 8 février 1841 (*Moniteur* du 9).

[2] Voyez ci-dessous la décision du Conseil d'État, du 25 mars 1848 (*Le comte de Thomar*).

nées au port bloqué, même si les navires qui en sont chargés ne cherchent pas à violer le blocus.

Maintenant nous avons à nous demander comment les blocus cessent. Lorsqu'il ne se trouve plus devant les lieux qui ont été bloqués de forces suffisantes et suffisamment proches pour qu'il y ait danger à y entrer, on peut dire que le blocus n'existe plus, et que les neutres peuvent aller et venir comme avant le blocus. Souvent la nation qui avait établi le blocus notifie la cessation; elle doit même le faire pour apprendre aux neutres qu'ils peuvent faire des expéditions pour les lieux qui ne sont plus bloqués. Mais cette notification n'est pas nécessaire pour que le blocus prenne fin, car c'est le fait matériel de la présence ou de l'absence des forces bloquantes qui détermine si le blocus existe, ou s'il a cessé d'exister.

Le gouvernement anglais paraît encore aujourd'hui ne pas exiger, pour qu'un navire soit considéré comme violant un blocus, qu'une notification spéciale lui ait été faite sur ses papiers de bord; il paraît faire résulter la violation du blocus de la destination d'un navire pour un port bloqué. Cette doctrine a été soutenue par l'avocat de la reine, dans l'affaire de *l'Union* que nous rapportons ci-dessous.

CONSEIL DES PRISES. — 13 *thermidor an IX.*

Le sujet d'un Etat neutre, consul auprès de cet Etat d'une nation ennemie du capteur, ne doit pas être considéré comme ennemi, mais comme neutre.

Ne contrevient pas à un blocus le navire en route pour un port bloqué, s'il ne cherche pas à franchir la ligne du blocus.

Le blocus de Cadix n'entraîne pas celui de Séville.

LA MARTHE-MAGDELEINE *contre* LE SOLIDE.

Le navire danois, *la Marthe-Magdeleine*, faisant voile pour Séville, avait été pris par les Anglais qui bloquaient alors Cadix, et recous par le corsaire français *le Solide*. D'après les principes de la recousse, la recousse d'un neutre n'est valable au profit du repreneur qu'autant que le navire recous eût été déclaré de bonne prise par l'ennemi. Il s'agissait donc de savoir si *la Marthe-Magdeleine* eût été jugée de bonne prise par les tribunaux anglais. Le corsaire soutenait l'affirmative, en se fondant sur ce que la cargaison appartenait à un consul de la république batave,

alors en guerre avec l'Angleterre, et sur ce que Cadix étant bloqué, Séville l'était aussi, et, qu'en y allant, le navire recous violait le blocus.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« L'armateur du corsaire *le Solide*, et ses cointéressés, n'ont point contesté la neutralité du navire capturé ni de son équipage, soit relativement à la France, soit par rapport à l'Angleterre, et, en effet, les pièces de bord n'ont laissé aucun sujet de doute à cet égard.

« Il paraît que, dans l'origine, ils avaient prétendu que le propriétaire de la cargaison devait être considéré comme ennemi des Anglais, à raison de sa qualité de consul batave, mais ce moyen ne se trouve pas employé dans leur mémoire au Conseil, et il y a lieu de croire qu'ils l'ont abandonné lorsqu'ils ont vu qu'il demeure constant, par le certificat des magistrats de Christiansand, du 19 novembre 1798 (27 brumaire an VII), et par celui du consul de France, du 30 du même mois, que le négociant Issachen était né Danois, qu'il avait son domicile à Farelezi, son commerce à Christiansand, et que le roi de Danemark n'avait consenti qu'il exerçât les fonctions de consul batave que sous la condition qu'étant sujet danois, il continuerait à être assujetti aux lois du Danemark.

« Je sais que quelques publicistes pensent que si un sujet du pays où le consul doit résider était nommé à une pareille place, il deviendrait sujet du souverain qui l'aurait nommé. *Absurdum foret*, dit Wolff, *consulem, qui non sit subditus constituentis, sit recipientis et qui enim recipit, non aliter quam subditum constituentis recipere potest.*

« Mais il s'agit ici d'une opinion particulière, et admettant d'ailleurs comme générale la règle qu'elle tend à établir. Toutefois, serait-elle susceptible d'exception, lorsque, comme dans le cas présent, le souverain n'aurait permis à un de ses sujets d'exercer près de lui les fonctions de consul d'une autre puissance que sous la condition que, comme son sujet, il resterait toujours soumis aux lois de son pays?

« La cargaison de *la Marthe-Magdeleine* appartenait donc bien évidemment à un propriétaire que les Anglais ni les Français ne pouvaient réputer leur ennemi.

« L'armateur du corsaire objecte que le port de Séville était bloqué lors de la prise de *la Marthe-Magdeleine* par le corsaire anglais, et ce prétendu blocus est par lui présenté comme une suite nécessaire de celui de Cadix.

« D'abord, on ne peut admettre que le blocus de Cadix entraîne celui de Séville ; la distance de l'embouchure du Guadalquivir, à Cadix, est telle que ce dernier port peut être bloqué, et l'entrée de la rivière sur laquelle Séville est située à quinze ou vingt lieues dans les terres, demeure pleinement libre. Cette rivière, de laquelle de petits bâtiments peuvent seuls franchir la barre, n'a jamais paru aux Anglais d'une importance telle qu'ils dussent s'occuper d'en gêner la navigation. Aussi, dans l'affaire du navire danois, *l'Anna-Maria*, capturé le 18 floréal an VI, dans des circonstances pareilles à celle où se trouve *la Marthe-Magdeleine*, le Conseil a-t-il donné une décision contraire à la prétention de l'armateur du corsaire capteur *le Tigre*, qui était toute semblable à celle que celui du *Solide* élève aujourd'hui.

« Mais peut-on avoir le moindre doute sur la non-réalité du blocus de Séville, à l'époque de l'arrestation de *la Marthe-Magdeleine* par le corsaire anglais *le Norbuck*, quand elle est attestée par la lettre du consul d'Espagne, en France, que j'ai déjà citée. Le consul assure même qu'il

n'est point à sa connaissance que le gouvernement anglais ait jamais déclaré que le port de Séville devait être regardé comme bloqué, ni au mois de mai 1798, ni à aucune autre époque. « M. Mazzaredo, dit-il, que j'ai consulté sur cette particularité, et qui commandait alors l'escadre espagnole de Cadix, m'a assuré que ce prétendu blocus de l'embouchure du Guadalquivir n'avait jamais existé. »

« Je crois devoir rappeler ici une observation que j'ai déjà faite, c'est que le corsaire a fondé son arrestation sur ce que *la Marthe-Magdeleine* était destinée pour un port ennemi, et n'a pas dit un seul mot du blocus supposé de Séville ; s'il eût été réel, peut-on raisonnablement croire qu'il l'ait ignoré, tandis que l'armateur du corsaire français en aurait été instruit ? En supposant même qu'en effet le port de Séville eût été bloqué, quelle conséquence l'armateur du corsaire en pouvait-il tirer en sa faveur ? Aucune.

« *La Marthe-Magdeleine* a été capturée par le corsaire anglais qui croisait sur les côtes méridionales du Portugal, à l'est du cap de Santa-Maria, à six lieues de terre, suivant le capitaine Danois, et à deux lieues seulement, suivant les Anglais. Mais, dans l'un comme dans l'autre cas, il s'en fallait de vingt à vingt-cinq lieues que le navire fût parvenu à la hauteur des embouchures du Guadalquivir ; le défenseur des capturés a supposé, dans son dernier mémoire, qu'il avait dépassé cette embouchure, mais c'est une erreur qui provient vraisemblablement de ce qu'il a confondu la prise avec la recousse.

« Il n'avait donc pas, à beaucoup près, atteint la ligne des vaisseaux qui formaient le blocus, ainsi il n'avait pas pu user de l'option qui lui était accordée par l'art. 16 du traité conclu entre l'Angleterre et le Danemark, le 11 juillet 1670, ou de vendre la cargaison aux Anglais, ou de la porter dans un autre port. Il est évident qu'il n'aurait pu être répréhensible, qu'autant qu'il aurait tenté de franchir cette ligne.

« L'armateur du corsaire répond à l'argument tiré de ce traité que, pour qu'il fût susceptible d'application à *la Marthe-Magdeleine*, il faudrait que le capitaine de ce navire eût demandé à vendre sa cargaison à la flotte assiégeante, ou à la porter à un autre port. Mais comment aurait-il pu le faire, puisque, comme je viens de le dire, il a été arrêté bien avant d'avoir joint cette flotte vraie ou supposée ?

« Il prétend aussi que le traité de 1670 est tombé en désuétude, mais c'est une manière fort commode de répondre à une objection qu'on ne peut réfuter. Ce traité n'a point été révoqué, il subsiste toujours ; celui du 4 juillet 1780, fait uniquement pour en expliquer quelques dispositions, en fournit une preuve incontestable. Quand il serait vrai d'ailleurs que les Anglais ne l'auraient pas toujours fidèlement suivi, ce ne serait pas une raison pour prononcer la confiscation qui est demandée, parce que des injustices ne forment pas un droit. Sous quelque point de vue que l'on considère cette affaire, il est donc évident que la décision nécessaire pour la terminer doit être favorable au capitaine de *la Marthe-Magdeleine* et au propriétaire de sa cargaison. »

Du 13 thermidor an IX, Décision du Conseil des prises qui annule la recousse de *la Marthe-Magdeleine*, faite par le corsaire *le Solide*. (Voyez la décision du Conseil des prises, dans l'affaire *Anna-Maria* contre *le Tigre*; elle est rapportée au tit. VII, chapitre 2 de la Recousse des navires neutres.)

Conseil d'État. — 4 *mars* 1830.

Est de bonne prise le navire neutre qui, malgré la notification qui lui est faite d'un blocus sur ses papiers de bord, persiste à entrer dans les lieux bloqués.

Première espèce. — La Carolina.

Le navire toscan, *la Carolina*, avait été rencontré près d'Alger, le 27 février 1829, par la croisière française. Les ports de la régence d'Alger étaient alors bloqués par la France. Le commandant du blocus le lui avait notifié par une mention inscrite sur ses papiers. Quelques jours après, il fut rencontré devant Oran par le brick français, *le Rusé*, et capturé.

Les propriétaires du navire soutinrent devant le Conseil d'Etat que comme leur navire n'était pas chargé de contrebande de guerre, il ne devait pas être déclaré de bonne prise. Ils invoquaient l'art. 1er du règlement de 1778.

Consulté sur la valeur de cet argument, le ministre de la marine répondit :

« Il serait inconséquent, absurde même, en fait de blocus, que la puissance qui l'exécute permît aux sujets qui sont sous le coup du blocus de commercer, de communiquer librement avec les autres nations. Aussi est-il admis, en principe de droit, entre toutes les puissances, que toutes les fois qu'un blocus effectif est établi devant un port, et qu'il a été signifié aux puissances neutres, le droit de la puissance qui le fait est d'empêcher toute espèce de commerce et de communication, même avec le port bloqué. On conçoit que l'interception de tout commerce est un des moyens qui peuvent amener le prince qui gouverne à écouter les propositions de la puissance qui tient ses ports en état de blocus. Aussi cette interception, dans les cas de blocus, est-elle formellement prévue et établie dans tous les traités de commerce, et c'est ainsi que doit être interprété le terme de *secours*, employé dans l'art. 1er du règlement de 1778, c'est-à-dire qu'il n'y a pas lieu à admettre de distinction, lors d'un blocus effectif, entre les marchandises dites de contrebande et les autres, puisque, dans ce cas, toute espèce de commerce, toutes communications sont interdites avec les ports mis en état de blocus. »

CHARLES, etc.; — Considérant que le blocus effectif des ports de la régence d'Alger a été établi, en vertu des ordres transmis, à cet effet, par notre ministre de la marine, dès le mois de mai 1827; — Que le capitaine de *la Carolina* avait été, peu de jours avant son arrestation, prévenu de l'existence de ce blocus, par le commandant de notre escadre, lequel avait fait mention de cet avertissement sur les papiers de bord de ce navire, et ordonné qu'il fût arrêté dans le cas où il se présenterait de nouveau devant les côtes de la Régence; — et que c'est après cet avis officiel que le capitaine de *la Carolina* a tenté de violer la ligne de ce blocus établi devant le port d'Oran;

Art. 1er. La prise du navire toscan *la Carolina* est déclarée valable.

Deuxième espèce. — La Madona di Montenero.

CHARLES, etc.; — Considérant que le blocus du port d'Alger avait été régulièrement notifié à toutes les puissances neutres, longtemps

avant l'époque où notre frégate *l'Iphigénie* a arrêté le navire sarde *la Madona di Montenero*; — Considérant qu'il résulte des interrogations du capitaine de ce navire qu'il avait été précédemment averti, par le commandant de notre escadre, de l'existence du blocus d'Alger et du danger qu'il courait d'être arrêté, s'il se présentait de nouveau pour entrer dans ce port; —Considérant qu'il est constaté, par le procès-verbal dressé par le capitaine de nos vaisseaux, Latreyte, le jour même de l'arrestation de *la Madona di Montenero*, que ce navire, au moment où il a été arrêté, manœuvrait pour entrer dans le port d'Alger;

Art. 1er. La prise du navire sarde *la Madona di Montenero* est déclarée valable.

Conseil d'État. — 21 *décembre* 1847.

Pour qu'un navire neutre puisse être légitimement capturé comme ayant violé le blocus établi par les forces navales françaises, il ne suffit pas que ledit blocus ait été notifié aux agents des puissances étrangères. Il faut, en outre, que le navire ait été spécialement averti de l'existence et de l'étendue du blocus, et que la mention de cet avertissement ait été inscrite sur son rôle d'équipage.

La Louisa.

LOUIS-PHILIPPE, etc.; — Vu le recours à nous adressé, en notre Conseil d'Etat, par les propriétaires et chargeurs de la goëlette sarde *la Louisa*, capturée, le 3 juillet 1846, dans les eaux de la Plata, par notre canonnière-brick *la Malouine*, contre une décision, en date du 18 juillet 1846, de la Commission des prises établie à Montévidéo, laquelle déclare de bonne prise ladite goëlette et sa cargaison; — Vu les arrêtés du gouvernement des 6 germinal an VIII et 2 prairial an XI; les ordonnances royales des 23 août 1815 et 18 septembre 1839;

Considérant qu'il ne suffisait pas que le blocus effectué par nos forces navales eût été notifié par nos agents aux puissances étrangères; qu'il fallait, en outre, pour qu'un navire neutre pût être légitimement capturé, que, conformément aux principes du droit maritime français, ledit navire eût été spécialement averti de l'existence et de l'étendue du blocus, et que la mention de cet avertissement eût été inscrite sur son rôle d'équipage; que les instructions ci-dessus visées de notre ministre de la marine rappelaient aux commandants de nos navires la nécessité de cette double formalité; d'où il suit que, faute de l'avoir accomplie, le commandant de notre canonnière-brick *la Malouine* n'avait point le droit de capturer la goëlette sarde *la Louisa*;

Art. 1er. Est déclarée non valable la prise de la goëlette sarde *la Louisa*.

Art. 2. En conséquence, le produit de la vente dudit navire et de sa cargaison sera remis aux propriétaires ou à leurs représentants.

Décision identique du 24 juillet 1845, *la Flore de l'Uruguay*.

Conseil d'État. — 16 *janvier* 1846.

Est valable la prise d'un navire qui porte des papiers de bord irréguliers, et est, au moment de son arrestation, en violation flagrante du blocus établi par les forces navales de la France.

Lorsqu'un navire devenu propriété française est pris par l'ennemi et qu'il est resté plus de vingt-quatre heures en sa possession, la recousse en est valable, et les droits de recousse sont acquis aux repreneurs.

LE CAÏMAN.

LOUIS-PHILIPPE, etc.; — Vu le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat de la marine et des colonies, tendant à ce qu'il nous plaise : 1° déclarer valable la prise du navire *le Caïman* et de sa cargaison, ladite prise faite le 9 janvier 1839, dans les eaux de la Plata, par une embarcation de notre brick *l'Alerte*; 2° déclarer pareillement valable la reprise du même navire *le Caïman*, devenu la propriété des sieurs Ressier, Ladrée et Comp., en vertu de l'adjudication à eux consentie par notre consul à Montevidéo, ladite reprise faite, le 3 juillet 1839, par notre corvette *la Perle*; ce faisant, restituer auxdits sieurs Ressier, Ladrée et Comp. la valeur dudit navire, à la charge par eux de payer à l'équipage capteur le dixième de ladite valeur, et, en outre, tous les frais relatifs à la reprise; vu les arrêtés du gouvernement, en date des 6 germinal an VIII et 2 prairial an XI;

Considérant que le navire *le Caïman* a été capturé deux fois : une première fois, sous le pavillon oriental, par une embarcation de notre brick *l'Alerte*; une deuxième fois, sous le pavillon argentin, par notre corvette *la Perle*;

En ce qui touche la première capture : — Considérant que le navire *le Caïman* portait des papiers de bord irréguliers, et qu'il était, au moment de son arrestation, en violation flagrante du blocus établi par nos forces navales;

En ce qui touche la deuxième fois : — Considérant que le navire *le Caïman*, devenu propriété française, et frauduleusement enlevé de la rade de Montévidéo, faisait la course sous le pavillon de la république argentine, en vertu d'une lettre de marque délivrée par le gouvernement de ladite république, et qu'il a été arrêté par notre corvette *la Perle*, lorsqu'il venait de s'emparer d'un navire de commerce français;

Considérant qu'aux termes de l'art. 56 de l'arrêté du gouvernement du 2 prairial an XI, les navires français repris par nos bâtiments, après que lesdits navires sont restés plus de vingt-quatre heures entre les mains des capteurs, doivent être restitués à leurs propriétaires, à la charge par ceux-ci de payer aux équipages repreneurs le dixième de la valeur desdits navires, et, en outre, tous les frais relatifs à la reprise;

Considérant que *le Caïman* est resté plus de vingt-quatre heures au pouvoir des capteurs, et qu'il a été réclamé par le représentant des sieurs Ressier, Ladrée et Comp., ses propriétaires;

Art. 1er. Est déclarée valable la prise faite, le 9 janvier 1839, par une embarcation de notre brick *l'Alerte*, du navire *le Caïman* et de sa cargaison. — Art. 2. Est pareillement valable la reprise faite, le 3 juillet 1839, par notre corvette *la Perle* du même navire *le Caïman*, devenu propriété française. — Art. 3. La valeur dudit navire sera restituée aux représentants des sieurs Ressier, Ladrée et Comp., à la charge par les-

dits sieurs de verser à la Caisse des invalides de la marine, pour le compte de l'équipage de notre corvette *la Perle*, le dixième de la valeur à eux restituée, et, en outre dudit dixième, tous les frais auxquels la reprise du *Caïman* aura donné lieu.

Conseil d'État. — 22 *août* 1849.

Tout navire qui, averti par une mention expresse sur ses papiers d'un blocus, cherche à franchir la ligne de ce blocus, est de bonne prise.

L'Independencia Americana.

Au nom du peuple français, — Le Président de la République, — Sur le rapport de la Section de législation du Conseil d'Etat ;

Vu le recours adressé au Conseil d'Etat par les sieurs Bell et consorts, chargeurs du navire *l'Independencia Americana*, capturé le 11 décembre 1847, dans les eaux de la Plata, par le brick français *le Pandour*, contre une décision, en date du 20 décembre 1847, rendue par la commission des prises établie à Montevideo, laquelle déclare de bonne prise ledit navire et son chargement ; ledit recours enregistré au secrétariat général les 20 septembre et 20 décembre 1848 ;

Vu le recours adressé au Conseil d'Etat par le sieur Rubio, propriétaire dudit navire *l'Independencia Americana*, contre ladite décision, ledit recours enregistré comme dessus, le 14 novembre 1848 ;

Vu les arrêtés des consuls des 6 germinal an VIII et 2 prairial an XI ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le navire *l'Independencia Americana* a été arrêté le 5 décembre 1847, par le brick français *le Pandour*, lorsque ledit navire, portant pavillon argentin, sortait du port de Buénos-Ayres, bloqué par les forces navales françaises ; que le capitaine dudit bâtiment, averti de l'existence du blocus par une mention expresse inscrite sur sa patente, a reçu du commandant du brick français l'injonction itérative de faire rentrer son navire dans le port de Buénos-Ayres ; qu'il s'est refusé à obtempérer à cette injonction, en persistant à vouloir poursuivre sa route, et que, sur ce refus, le navire a été capturé le 11 décembre 1847 ;

Considérant que les faits ci-dessus énoncés constituent des actes de violation du blocus établi par les forces navales françaises dans les eaux de la Plata ;

Le Conseil d'Etat entendu, — Décrète :

Art. 1er. Est déclarée valable la prise du navire *l'Independencia Americana* et de son chargement.

M. J. Boulay (de la Meurthe), conseiller d'Etat, rapporteur.

Conseil d'État. — 14 *novembre* 1849.

Même espèce que la précédente.

L'Aurora.

Au nom du peuple français, — Le Président de la République, — Sur le rapport de la Section d'administration du Conseil d'Etat ;

Vu le recours adressé au Conseil d'Etat par les sieurs Nicholson, Green et Ce, négociants, demeurant à Liverpool, contre une décision de la commission des prises établie à Montevideo, en date du 26 dé-

cembre 1846, laquelle valide la prise de la goëlette *Aurora* (*alias Venus*) et du chargement contenu sur le navire, lequel recours enregistré au secrétariat du Conseil d'Etat le 14 décembre 1847;

Vu les arrêtés du gouvernement des 6 germinal an VIII et 2 prairial an XI, et les ordonnances des 23 août 1815 et 18 septembre 1839; — Vu la loi du 3 mars 1849 (art. 9); — Vu le règlement du Conseil d'Etat du 26 mai 1849;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la goëlette *l'Aurora* a été arrêtée par le brick-canonnière *la Malouine*, lorsque ladite goëlette n'était munie d'aucun papier de bord et qu'elle sortait du port de Buénos-Ayres, bloqué par les forces navales françaises; qu'ainsi, elle avait violé le blocus établi devant ledit port;

Le Conseil d'Etat entendu, — Décrète:

Art. 1er. Est déclarée valide la prise de la goëlette *l'Aurora* et de son chargement.

M. J. Boulay (de la Meurthe), conseiller d'Etat, rapporteur.

Conseil d'Etat. — 24 *juillet* 1845.

Même espèce que les précédentes.

LOUIS-PHILIPPE, etc.; — Vu la lettre de notre ministre de la marine et des colonies à notre garde des sceaux, tendant à ce qu'il nous plaise statuer, en notre Conseil d'Etat, sur la validité des prises des marchandises sous les n. B, C, D, E, lesdites prises faites dans la Plata par nos bâtiments et reconnues valides par une décision de la commission des prises établie à Montevideo; vu ladite décision du 15 juin 1840; vu les procès-verbaux constatant que, malgré les avis donnés, personne ne s'est présenté pour procéder aux interrogatoires auxquels ils devait être procédé; vu les arrêtés des 6 germinal an VIII et 2 prairial an XI; les ordonnances royales des 23 août 1815 et 18 septembre 1839;

Considérant que les marchandises désignées ci-dessous ont été saisies pour fait de violation du blocus établi par nos forces navales;

Art. 1er. Sont déclarées valables les prises des marchandises désignées sous les n. B, C, D, E.

Conseil d'État. — 14 *mars* 1845 *et* 20 *août* 1847.

Est valable la prise des navires qui, pendant un blocus établi par les forces navales françaises, violent un règlement fait entre les autorités de leur pays et le commandant français, soit en ne faisant pas viser les manifestes de leurs marchandises par le consul, soit en suivant dans leur navigation un canal qui leur était expressément interdit.

Après l'établissement du blocus de la république argentine, une convention avait été faite le 23 avril 1839, entre le commandant français et les autorités de Montevideo, pour régler, pendant le blocus de Buénos-Ayres, la navigation des navires portant pavillon oriental. Dans cette convention, il était dit qu'il ne serait pas nécessaire de faire une notification particulière du blocus aux navires montévidéens, et que ces navires devraient faire viser leurs papiers par les stations de surveillance françaises ou par le consul français.

Cette convention devait-elle être exécutée? Telle était la question à résoudre.

Première espèce. — LE MONTE-ALÈGRE *et* LA CANDELARIA.

LOUIS-PHILIPPE, etc.; —Vu la lettre de M. le ministre de la marine et des colonies à notre garde des sceaux, en date du 3 septembre 1844, par laquelle il conclut à ce qu'il nous plaise statuer, en notre Conseil d'Etat, sur la validité des prises des deux navires ci-après désignés, lesdites prises faites par nos bâtiments dans la Plata, reconnues valides par des décisions de la commission établie à Montevideo; vu le règlement intervenu, le 23 avril 1839, entre le ministre des relations extérieures de l'Etat Oriental, d'une part, et notre consul à Montevideo, agissant au nom et en vertu de l'autorisation du contre-amiral Leblanc, commandant nos forces navales dans la Plata, d'autre part; ledit règlement concernant la navigation des bâtiments de l'Etat Oriental dans la Plata;

Vu les arrêtés du gouvernement des 6 germinal an VIII et 2 prairial an XI; les ordonnances royales des 23 août 1815 et 18 septembre 1839;

Considérant que les prises à nous déférées n'ont pas été faites sous pavillon ennemi; qu'en conséquence, aux termes des art. 12 et 13 de l'arrêté ci-dessus visé du 6 germinal an VIII et de l'ordonnance du 23 août 1815, il nous appartient de statuer, en notre Conseil d'Etat, sur leur validité;

Considérant que les deux navires capturés portaient le pavillon de la république Orientale;

Considérant que le règlement ci-dessus visé du 23 avril 1839 détermine les règles spécialement applicables aux navires de ladite république, expédiés de ses ports pendant le blocus des côtes de la république argentine; qu'il appartient au gouvernement de ladite république de stipuler lesdites règles avec le commandant de nos forces navales;

Considérant que les navires ci-après dénommés ont contrevenu aux dispositions dudit règlement, savoir: *le Monte-Alegre*, en ce que son patron n'a point présenté au visa de notre consul le manifeste de ses marchandises, et n'a point déposé entre les mains dudit consul la caution exigée par l'art. 4; *la Candelaria*, en suivant dans sa navigation la ligne du canal du sud de la Plata qui lui était expressément interdite; que ces faits emportaient la capture desdits navires et de leurs cargaisons;

Art. 1er. Sont déclarées valables les prises des navires ci-après et de leurs cargaisons: 1° *Monte-Alegre*; 2° *Candelaria*.

Deuxième espèce. — LA FORTUNA.

LOUIS-PHILIPPE, etc,;—Vu les arrêtés du gouvernement des 6 germinal an VIII et 2 prairial an XI; les ordonnances royales du 23 août 1815 et 18 septembre 1839.

En ce qui touche le navire *la Fortuna*:— Considérant que ledit navire portait le pavillon de l'Etat Oriental; que le règlement du 23 avril 1839 détermine les règles spécialement applicables aux navires dudit Etat, expédiés de ses ports pendant le blocus de la république argentine; qu'il appartient au gouvernement de l'Etat Oriental de stipuler lesdites règles avec le commandant de nos forces navales; — Considérant que le

navire *la Fortuna* a contrevenu aux dispositions des articles 7 et 8 dudit règlement, en restant plus de soixante-douze heures sans faire viser ses papiers de bord par l'une de nos stations de surveillance, et que ce fait emporte la capture dudit navire et de sa cargaison ;

Art. 1er. Est déclarée valide la prise du navire *la Fortuna* et des marchandises trouvées à son bord.

—Une décision identique du 20 juin 1844 valide par les mêmes motifs la prise de quatorze navires de l'Etat Oriental.

— Deux décisions identiques du 17 septembre 1844 valident la prise de dix navires portant pavillon oriental ; elles sont motivées comme celle que nous rapportons.

Conseil d'État. — 17 *juillet* 1850.

Est valable la prise d'un navire qui sort avec une cargaison d'un port bloqué, quand il a été averti avec mention sur son livre de bord qu'il ne pouvait sortir que sur lest.

L'Elisa-Cornish.

Au nom du peuple français, — Le Président de la République, — Sur le rapport de la Section d'administration du Conseil d'Etat ;

Vu le recours adressé au Conseil d'Etat par les capitaine, propriétaires et chargeurs du navire anglais *l'Elisa-Cornish*, capturé dans les eaux de la Plata, le 9 mars 1848, par le bâtiment à vapeur *la Chimère*, contre une décision, en date du 1er avril 1848, rendue par la commission des prises établie à Montevideo, qui déclare de bonne prise ledit navire et sa cargaison ;

Vu les arrêtés des consuls des 6 germinal an VIII et 2 prairial an XI ; — Vu les ordonnances des 25 août 1815 et 18 septembre 1839 ; — Vu la loi du 8 mars 1849 et le règlement sur le Conseil d'Etat du 16 juin 1850 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, le 11 février 1848, le navire *l'Elisa-Cornish*, naviguant sous pavillon anglais, est sorti, avec un chargement destiné pour Londres, du port de Buénos-Ayres, bloqué par les forces navales françaises ; qu'il a été arrêté par le bâtiment à vapeur *la Chimère*, en croisière devant ledit port ; que le commandant de ce bâtiment a inscrit sur les papiers du bord de *l'Elisa-Cornish* la signification du blocus et a enjoint au capitaine de ramener le navire à Buénos-Ayres, en le prévenant par écrit qu'il ne pourrait en sortir que sur lest ;

Considérant que, sans tenir compte de cet avertissement, le navire *l'Elisa-Cornish* est sorti de nouveau avec son chargement du port de Buénos-Ayres, dans la nuit du 8 au 9 mars 1848, et qu'il a été capturé par le même bâtiment *la Chimère*, le 9 mars, lorsque d'ailleurs le délai accordé aux navires neutres pour la sortie des ports bloqués était depuis longtemps expiré ;

Considérant qu'il résulte des faits ci-dessus que le navire *l'Elisa-Cornish* a violé le blocus établi par les forces navales françaises dans les eaux de la Plata ;

Le Conseil d'Etat entendu, — Décrète :

Art. 1er. Est déclarée valide la prise du navire *l'Elisa-Cornish* et de son chargement.

M. J. Boulay (de la Meurthe), conseiller d'Etat, rapporteur.

— Du même jour, trois décisions semblables, concernant les navires brésiliens *Sao-Christovao*, *Pensamento* et *Eduardo*.

CONSEIL D'ÉTAT. — 27 *août* 1845.

Est valable la prise d'un bâtiment qui sort d'un port bloqué sans être muni d'aucun papier de bord.

Sont non valables les prises des bâtiments à l'égard desquels il n'y aurait pas de preuve suffisante qu'ils aient violé le blocus.

BATIMENTS SANS NOM, *désignés sous les n.* 43, 46 *et* 47.

LOUIS-PHILIPPE, etc.;— Vu la lettre de notre ministre de la marine et des colonies, par laquelle il conclut à ce qu'il nous plaise statuer en notre Conseil d'Etat sur la validité des prises de divers navires, parmi lesquels se trouvent les trois navires sans nom désignés sous les n. 43, 46, 47 ; lesdites prises faites par nos bâtiments employés au blocus des ports de la république argentine ; vu les procès-verbaux d'arrestation des trois navires capturés, et ceux dressés par notre consul à Montevideo, les 22 août et 9 septembre 1840, lesquels constatent que, malgré les avis donnés, ni les patrons, ni les matelots, ou les intéressés, ne se sont présentés pour répondre aux interrogatoires ; vu les arrêtés du gouvernement du 6 germinal an VIII et 2 prairial an IX ; les ordonnances royales des 23 août 1815 et 18 septembre 1839 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les trois prises sans nom désignées sous les nos 43, 46 et 47, ont été faites les 19 et 24 juillet 1840, pendant la durée du blocus des ports de la république argentine par nos forces navales ; que la commission établie à Montevideo a été appelée à statuer sur la validité des prises nos 46 et 47, et que sa décision, en date du 4 octobre 1840, contient une disposition générale, applicable à tous les bâtiments capturés à la même époque qui pouvaient se trouver dans le même cas ; qu'ainsi, cette disposition comprenait implicitement le bâtiment no 43 ;

En ce qui touche ledit bâtiment : — Considérant que ledit bâtiment, lors de son arrestation, n'était muni d'aucun papier de bord, et que, de l'aveu de l'équipage, il était sorti du port de Buénos-Ayres ; qu'ainsi, il avait violé le blocus dudit port ;

En ce qui touche les bâtiments désignés sous les nos 46 et 47 :—Considérant qu'il ne résulte pas de l'instruction que lesdits bâtiments aient violé le blocus ;

Art. 1er. Est déclarée valable la prise du bâtiment sans nom, désigné sous le no 43.

Art. 2. Sont déclarées non valables les prises des bâtiments sans nom, désignés sous les nos 46 et 47.

M. Boulay (de la Meurthe), conseiller d'Etat, rapporteur.

Conseil d'État. — 12 *juin* 1850.

Est valable la prise d'un navire qui, malgré l'avertissement du blocus, pénètre dans un port bloqué et qui tente de sortir de ce port après le délai accordé aux navires neutres pour sortir.

The Fame.

Au nom du peuple français, — Le Président de la République, — Sur le rapport de la Section d'administration du Conseil d'Etat ;

Vu le recours adressé au Conseil d'Etat par les propriétaires et chargeurs du brick anglais *The Fame*, capturé le 11 février 1848, dans les eaux de la Plata, par le navire français *la Chimère*, contre une décision en date du 23 février suivant, rendue par la commission des prises établie à Montevideo, laquelle déclare de bonne prise ledit brick et sa cargaison ;

Vu les arrêtés du gouvernement des 6 germinal au VIII et 2 prairial an XI, les ordonnances des 23 août 1815 et 18 septembre 1839 ; — Vu la loi du 3 mars 1849 et le règlement du 26 mai 1849 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le brick *The Fame*, naviguant sous pavillon anglais, venant de Montevideo et pourvu d'expéditions délivrées dans cette ville par le consulat britannique, s'est dirigé, dans la nuit du 19 au 20 décembre 1847, vers le port de Buénos-Ayres, bloqué par les forces navales françaises ; que, semoncé par les coups de canon tirés par les navires en croisière *le Pandour* et *la Malouine*, et suivi par des embarcations détachées desdits navires, il a été abordé au moment où il venait de s'échouer sur le banc de sable du Camanon ; qu'en considération de la position critique où il se trouvait, l'officier commandant les embarcations, au lieu de sommer le capitaine de se rendre à bord de l'un des navires croiseurs pour faire viser ses papiers et y faire insérer la signification du blocus, s'est borné à les lui demander et les a portés au capitaine du navire *le Pandour*, pour faire remplir cette formalité ;

Considérant que le brick *The Fame*, parvenu à se remettre à flot, a profité du départ des embarcations pour se diriger vers Buénos-Ayres, où il s'est introduit, sans tenir compte des coups de canon de semonce qui lui étaient tirés par *la Malouine*, et en abandonnant aux navires en croisière ses papiers de bord ; qu'ainsi c'est par le fait du capitaine *The Fame* que lesdits papiers n'ont pu lui être remis ;

Considérant que ledit brick *The Fame*, sous le commandement du même capitaine, expédié du port de Buénos-Ayres pour *Liverpool*, avec un chargement de cuirs et de laines, est sorti dudit port dans la nuit du 10 février 1848 ; que, poursuivi par les croiseurs français, il a été arrêté par le bâtiment à vapeur *la Chimère*, le 11 février, lorsque d'ailleurs le délai accordé aux navires neutres pour la sortie des ports bloqués était depuis longtemps expiré ;

Considérant qu'il résulte de l'ensemble de ces faits que le brick *The Fame* a sciemment violé le blocus établi dans les eaux de la Plata ;

Le Conseil d'Etat entendu, — Décrète :

Art. 1er. Est déclarée valide la prise du navire *The Fame* et de son chargement.

M. J. Boulay (de la Meurthe), conseiller d'Etat, rapporteur.

Observations. — Il n'y avait plus, dans l'espèce, d'avertissement à inscrire sur le rôle d'équipage du navire *the Fame*, puisqu'il avait été déjà averti par son arrestation et les coups de canon qu'on lui avait tirés lorsqu'il forçait le blocus pour entrer, et, que d'autre part, il sortait d'un port dont il ne pouvait ignorer le blocus réel et effectif, après l'expiration du délai accordé aux navires neutres pour en sortir.

Du 25 juin et du 6 juillet 1850, deux décisions, qui valident la prise de *l'Anna-Quarta* et du *Lucera* ou *Veloz-Frederico*, pour violation de blocus. Elles sont motivées comme les précédentes.

CONSEIL D'ÉTAT. — 25 *mars* 1848.

En cas de blocus simple, c'est-à-dire sans déclaration de guerre, les objets réputés contrebande de guerre, saisis sur des bâtiments neutres qui n'ont pas reçu de notification du blocus, ne peuvent pas plus que ces bâtiments eux-mêmes être déclarés de bonne prise.

LE COMTE DE THOMAR.

Ce navire, saisi lors du blocus de la Plata, par la croisière française, avait été relâché par la commission des prises de Montevideo, parce qu'il n'avait pas été fait à son bord une notification spéciale du blocus. Mais la cargaison avait été déclarée de bonne prise comme de contrebande de guerre.

Pourvoi au Conseil d'Etat contre la seconde partie de cette décision de la commission de Montevideo. On a soutenu ce pourvoi par les raisons suivantes :

« L'état de blocus, a-t-on dit, ne doit pas être confondu avec l'état de guerre ; l'état de blocus et l'état de guerre sont régis par des principes entièrement différents.

« Lorsque deux nations sont en guerre, les autres nations ne sont point forcées de prendre part à la querelle ; elles peuvent même continuer à commercer librement, soit entre elles, soit avec l'une ou l'autre des puissances belligérantes.

« Cette liberté qu'elles conservent est cependant soumise à quelques restrictions ; ainsi, il serait contradictoire que la nation belligérante permît aux neutres de fournir à son ennemi des armes pour la combattre. Aussi les munitions de guerre sont-elles exceptées des objets dont il est libre aux neutres d'alimenter les nations qui se font la guerre. De là, la maxime : *Le pavillon couvre la marchandise, sauf la contrebande de guerre.*

« Voilà la règle applicable en cas de guerre : l'est-elle également au cas de simple blocus ?

« Non. D'abord l'état de blocus n'est pas l'état de guerre, comme le disait M. Guizot à la Chambre des Pairs, le 8 février 1841 (*Moniteur* du 9), en répondant à des interpellations sur le traité de l'amiral Mackau avec Rosas, chef de l'Etat de Buénos-Ayres : « Nous nous sommes trou- « vés là, disait-il, dans une situation très-difficile ; nous faisions un « blocus, ce qui n'est pas la guerre complète, la guerre déclarée... » En second lieu, l'état de blocus est soumis à de tout autres règles que l'état de guerre.

« En cas de blocus, ce n'est plus le principe : *Le pavillon couvre*

la marchandise, sauf la contrebande de guerre, qu'il s'agit d'appliquer; c'est à une autre règle qu'il faut recourir.

« Cette règle est qu'aucun navire ne peut être déclaré de bonne prise pour avoir violé ou tenté de violer un blocus, à moins qu'il n'ait été averti de l'existence et de l'étendue du blocus par l'un des bâtiments de l'escadre bloquante, avertissement qui se donne au moyen de l'inscription sur les papiers du bord; l'absence de cette inscription implique l'ignorance du blocus et ne permet pas l'arrestation du navire.

« Or, cette ignorance, qui protége le navire, protége aussi son chargement, quel qu'il soit : la puissance bloquante n'a pas même à en vérifier la nature; tout ce dont elle a droit de s'enquérir, c'est si le bâtiment a reçu ou non la notification du blocus : l'a-t-il reçue, il est de bonne prise, fût-il chargé des marchandises les plus inoffensives; dans le cas contraire, il doit être restitué avec sa garsaison, fût-il entièrement chargé de contrebande de guerre.

«... En cas de guerre, les neutres font librement tout commerce, sauf celui des armes et des munitions de guerre, qui peuvent être saisies et confisquées; en cas de blocus, tout navire, avec sa cargaison, quelle qu'elle soit, est de bonne prise, s'il tente de violer le blocus, après en avoir reçu notification ; mais, par contre, l'absence de notification protége aussi bien la cargaison, consistât-elle en contrebande de guerre, que le navire lui-même.

« Il n'y a donc, en cas de blocus simple, à se préoccuper que d'une chose, à savoir s'il y a eu ou non avertissement préalable inscrit sur les papiers du bord. En l'absence de cet avertissement, ni le navire, ni la cargaison, en quoi qu'elle consiste, ne peuvent être de bonne prise. »

Au nom du peuple français. — Nous, membres du gouvernement provisoire, etc.,— Vu le recours des propriétaires et chargeurs du navire brésilien *le Comte de Thomar* contre une décision, en date du 6 août 1846, de la commission des prises établie à Montevideo, laquelle déclare de bonne prise 686 barils de poudre et 50 quintaux de plomb en barre trouvés à bord dudit navire;

Vu les arrêtés des consuls des 6 germinal an VIII et 2 prairial an XI, les ordonnances des 25 août 1815 et 18 septembre 1839 ;

Considérant que, par la décision ci-dessus visée, la commission des prises, en ordonnant la restitution du navire *le Comte de Thomar* et des marchandises trouvées à bord, a néanmoins déclaré valide la prise de 686 barils de poudre et de 50 quintaux de plomb en barre;

Considérant que si les règles et la pratique constante du droit maritime autorisent la saisie sur un navire neutre des objets de cette nature, qualifiés de contrebande de guerre, c'est dans le cas seulement où le bâtiment capteur appartient à une puissance belligérante ;

Considérant qu'il résulte de la lettre du ministre des affaires étrangère que, nonobstant le blocus des côtes de la république argentine, le gouvernement français n'était pas en état de guerre avec ladite république.

Art. 1er. Est déclarée non valide la prise des barils de poudre et des plombs en barre trouvés à bord du navire brésilien *le Comte de Thomar*.

Observations. — Nous comprenons qu'un Etat qui bloque un port, sans faire la *grande guerre*, permette le transport des armes et munitions pour le port bloqué. L'arrêt ci-dessus nous paraît un acte de munificence et de libéralité, bien plus qu'un acte juridique.

JURISPRUDNCE ÉTRANGÈRE.

COUR D'AMIRAUTÉ D'ANGLETERRE. — 19 *août* 1854.

La destination d'un navire neutre pour un port bloqué, et le fait, de la part de ce navire, de se présenter devant le port bloqué, alors qu'il connaît le blocus, constituent la violation de blocus, et le navire est de bonne prise, même s'il n'a pas été averti du blocus par une mention sur ses papiers de bord.

(Cette question n'a pas été résolue par la Cour, mais seulement par les conclusions de l'avocat de la reine.)

L'UNION.

Le navire, sous pavillon danois, *l'Union* a été capturé le 21 mai 1854 par un croiseur de Sa Majesté Britannique, comme soupçonné d'avoir voulu violer le blocus de Riga.

Ce navire est réclamé par MM. Grosund et von Barin de Flensbourg, sujets du Danemark.

Il avait été expédié le 14 mai de Flensbourg, à destination de Riga. Mais le capitaine avait ordre, s'il trouvait Riga bloqué, de se rendre à Memel, port prussien.

L'avocat de la reine soutient que *l'Union* doit être déclarée de bonne prise. Il établit qu'en fait, le capitaine avait connaissance du blocus de Riga, qu'il aurait dû alors mettre le cap sur Memel, tandis qu'il a continué sa route pour Riga; qu'il est bien vrai qu'arrivé à la ligne du blocus, et après avoir appris d'un navire anglais que Riga était bloqué, il a manifesté l'intention d'aller à Memel. Mais, suivant l'avocat de la reine, un navire qui a connaissance d'un blocus ne doit pas continuer sa route pour les lieux bloqués. Après avoir reçu des équipages anglais l'avis du blocus, *l'Union* n'a pas persisté à passer, parce qu'elle ne l'aurait pas pu ; mais si elle n'avait pas rencontré les forces bloquantes, elle aurait évidemment cherché à gagner le port.

Le docteur Adams, pour les capturés, a soutenu en fait que le blocus de Riga n'avait été publié que le 16 juin, et qu'à son départ de Flensbourg, le 14 mai, *l'Union* n'en avait pas connaissance.

La Cour a ordonné un plus ample informé sur la question de fait.

Au moment où nous mettons sous presse, la Cour d'amirauté n'a pas encore prononcé sur le plus ample informé.

SECTION III. — De la contrebande de guerre.

Règlement de 1778. — ART. 1er. — *Ordonnance de* 1681, tit. IX, art. 11. — Les neutres ne doivent pas transporter chez les belligérants des objets de contrebande. — Définition de la contrebande.

Règlement du 26 *juillet* 1778. — ART. 1er. Fait défenses, Sa Majesté, à tous armateurs, d'arrêter et de conduire dans les ports du royaume les navires des puissances neutres, quand même ils sortiraient des ports ennemis, ou qu'ils y seraient destinés. A l'égard

des navires des Etats neutres, qui seraient chargés de marchandises de contrebande destinées à l'ennemi, ils pourront être arrêtés, et lesdites marchandises seront saisies et confisquées ; mais les bâtiments et le surplus de leur cargaison seront relâchés, à moins que lesdites marchandises de contrebande ne composent les trois quarts de la valeur du chargement; auquel cas, les navires et la cargaison seront confisqués en entier.

Ordonnance de 1681. — Art. 11. Les armes, poudres, boulets et autres munitions de guerre, même les chevaux et équipages qui seront transportés pour le service de nos ennemis, seront confisqués en quelques vaisseaux qu'ils soient trouvés, et à quelques personnes qu'ils appartiennent, soit de nos sujets ou alliés.

Nous avons posé en principe, dans les sections précédentes, que les neutres ne devaient rien faire qui fût de nature à entraver le système d'attaque ou de défense de l'un ou de l'autre des belligérants. Aussi avons-nous dit que les neutres pouvaient continuer leurs relations commerciales avec les belligérants, à moins de l'établissement d'un blocus réel et effectif, parce que, en dehors du cas de blocus, ces relations ne peuvent avoir aucune influence sur les opérations militaires. Cependant, il y a certaines marchandises qui, à raison de leur nature et de leur destination, doivent être exceptées de celles que les neutres peuvent transporter chez les belligérants; ce sont, par exemple, les armes et les munitions de guerre. Chaque belligérant a le droit d'empêcher les navires neutres de porter chez son ennemi des objets destinés à l'usage de la guerre.

On désigne ces objets sous le nom de marchandises de *contrebande de guerre*. C'est un principe de droit international, admis sans conteste, que les neutres doivent, en temps de guerre, s'abstenir de transporter chez l'un ou l'autre des belligérants des marchandises de contrebande de guerre. Mais si les neutres ne peuvent pas porter ces marchandises chez les nations belligérantes, peuvent-ils les leur vendre chez eux ?

Il existe sur cette question deux théories opposées : l'une, se fondant sur ce que c'est aux belligérants à empêcher par la force ce qui peut leur nuire, permet aux autres de continuer, chez eux, le commerce des armes et des munitions de guerre avec les belligérants, pourvu que le commerce soit impartial.

D'après cette opinion, les Belges, neutres aujourd'hui dans la guerre qui existe entre la Russie et les puissances occidentales, peuvent certainement vendre à la Russie des armes de leurs manufactures; mais, une fois les armes vendues à la Russie, les Belges ne peuvent plus, sans violer le droit des gens, les transporter en Russie. C'est aux Russes à effectuer le transport à leurs risques et périls. Les Belges peuvent faire chez eux, sur leur territoire, toutes les transactions possibles avec nos ennemis; mais une fois que les marchandises par eux vendues sont embarquées, alors les croiseurs français, chargés d'empêcher le transport chez l'ennemi des munitions de guerre, peuvent saisir les armes à destination de la Russie [1].

L'autre opinion, se fondant sur les devoirs qu'impose la neutralité considérée en elle-même, pose en principe que la neutralité n'oblige pas seulement à observer la plus stricte impartialité entre les belligérants, mais, qu'avant tout, elle oblige de s'abstenir de toute immixtion à la guerre, et elle conteste aux neutres le droit de vendre, même chez eux, à une puissance belligérante, des armes et des munitions de guerre, et elle ne se borne pas à en prohiber le transport par mer. Si les belligérants faisaient faire des acquisitions d'armes chez des neutres par l'intermédiaire de personnes interposées, il est clair que, même dans cette seconde opinion, on ne pourrait reprocher aux neutres vendeurs d'être sortis de la neutralité.

Il faut reconnaître que cette opinion est plus juste que la précédente, qui permet aux neutres de vendre des armes et des munitions aux belligérants qui en feront le transport

[1] Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, t. II, p. 88, édit. de l'an VI.—Lampredi, *Du commerce des neutres*, part. Ire, § 5.

par terre, et qui ne le prohibe par mer que parce qu'il peut être empêché par les croiseurs; il faut reconnaître, en conséquence, que le transport et la vente des armes et munitions constitue une violation de la neutralité, car c'est une immixtion à la guerre.

Cette doctrine, qui tend à amener la fin de la guerre par les entraves qu'elle impose aux belligérants, est conforme aux traités et aux règlements intérieurs des diverses nations, qui prohibent, dans les ports neutres, toute vente d'armes et munitions aux corsaires et aux bâtiments de guerre, et qui restreignent même la quantité des vivres qui peuvent être vendus à ces bâtiments à ce qui leur est nécessaire pour regagner le port le plus proche de leur pays. On peut consulter, à cet égard, l'art. 22 du traité conclu entre la France et les États-Unis du 6 février 1778, dont les stipulations sont reproduites dans le traité du 30 septembre 1800. Voyez aussi l'art. 24 du traité de 1794-1795, entre l'Angleterre et les États-Unis [1].

Mais qu'entend-on par marchandises de contrebande de guerre ?

Le nombre et la nature des marchandises regardées comme contrebande a varié à plusieurs reprises. Jamais les neutres et les belligérants n'ont pu se mettre d'accord sur ce qui constituait la contrebande de guerre. Les neutres ont toujours cherché à restreindre la classe des objets de contrebande; les belligérants, en général, ont presque toujours cherché à l'étendre. Les premiers voulaient conserver la liberté de faire le commerce du plus grand nombre d'articles possible. Les seconds voulaient priver leurs ennemis de tout ce qui pouvait leur être utile; ils eussent volontiers qualifié toutes marchandises contrebande de guerre. Il est arrivé aussi quelquefois que les deux parties belligérantes ne se sont pas trouvées d'accord, et que l'une regardait comme marchandises libres des marchandises dont l'autre prohibait le transport à destination ennemie, et réciproquement.

[1] Hautefeuille, *Nations neutres*, t. II, p. 191 et suiv., et p. 424.

Avant d'examiner quels sont les objets que notre loi intérieure considère comme de contrebande de guerre, nous rappellerons les dispositions de quelques traités où la France a spécifié ce qui serait contrebande. Ce sont des documents qui peuvent nous aider à déterminer, d'après les précédents des nations, quelles sont les marchandises de contrebande de guerre. Nous verrons, par les stipulations introduites par la France dans les plus récents, quelle est sa doctrine d'aujourd'hui en cette matière.

Si nous prenons le traité conclu le 3 novembre 1655 entre la France et l'Angleterre, nous y trouvons un article, l'art. 15, qui stipule qu'en temps de guerre le commerce sera libre comme en temps de paix, à l'exception de celui de quelques objets déterminés :

« ... Exceptis nihilominus et reservatis mercimoniis vetitis et contrabandis, id est *pulvere nitrato, selopis seu tubis ferreis* atque omne genus *armis, munitione, equis, bellicoque apparatu*, neque viros trajicient aut transportabunt. »

Le traité des Pyrénées, de l'année 1659, contient une énumération à peu près semblable. Son article 12 dit :

« En ce genre de marchandises de contrebande s'entend seulement être comprises toutes sortes d'armes à feu et autres assortiments d'icelles, comme canons, mousquets, mortiers, pétards, bombes, grenades, saucisses, cercles poissés, affûts, fourchettes, bandolières, poudres, mèches, salpêtre, balles, piques, épées, morions, casques, cuirasses, hallebardes, javelines, chevaux, selles de cheval, fourreaux de pistolets, baudriers, et autres assortiments servant à l'usage de la guerre. »

Le traité du 24 février 1677, conclu entre la France et l'Angleterre, ne considère, dans son article 3, comme contrebande de guerre, que les armes, les munitions de guerre, et les chevaux avec leurs harnais. L'art. 4 énumère les marchandises libres ; on y lit : « Ne seront aussi compris dans les marchandises défendues les cotons, chanvres, lins, poix, cordages, voiles, ancres, mâts, planches, poutres,

et bois travaillé de toutes espèces d'arbres, et qui peut servir à construire des vaisseaux et à les radouber... »

Déjà les belligérants avaient voulu étendre le nombre des marchandises de contrebande. On avait voulu y comprendre tout ce qui pouvait servir à la construction et au gréement des bâtiments de mer. C'était pour se garantir contre de pareilles prétentions que les parties contractantes, après avoir défini la contrebande de guerre, prenaient soin de dire que le commerce des objets destinés à la construction et à l'équipement des navires serait libre en temps de guerre.

L'art. 19 de la convention commerciale d'Utrecht, en date du 11 avril 1713, ne range aussi dans la classe de la contrebande de guerre que les armes, les munitions et les chevaux.

«On comprendra sous ce nom de marchandises de contrebande ou défendues les armes, canons, arquebuses, mortiers, pétards, bombes, grenades, saucisses, cercles poissés, affûts, fourchettes, bandoulières, poudre à canon, mèches, salpêtre, balles, piques, épées, morions, casques, cuirasses, hallebardes, javelines, fourreaux de pistolets, baudriers, chevaux avec leurs harnais, et tous autres semblables genres d'armes et d'instruments de guerre servant à l'usage des troupes. »

Les traités des Pyrénées et d'Utrecht ont été pendant longtemps et sont encore, sur certains points, considérés comme formant le droit commun de l'Europe ; aussi, à la fin du dix-huitième siècle, le droit des gens, tel qu'il était constitué par les traités, était que les matériaux de construction navale n'étaient pas un article de contrebande de guerre. Cependant, lors de la guerre de l'indépendance des États-Unis d'Amérique, l'Angleterre éleva la prétention d'interdire aux neutres le transport des matériaux de construction à destination des pays ennemis. Cette prétention, l'Angleterre l'avait élevée dans toutes les guerres précédentes ; en droit, elle l'avait bien abandonnée, dans les traités que nous venons de rappeler ; en fait, elle n'y avait

jamais renoncé. La France et les États-Unis, alors alliés, voulurent rassurer le commerce neutre ; et quoiqu'ils eussent le droit, par suite du système de réciprocité et de rétorsion, d'imiter l'exemple de leur ennemi pour empêcher le transport chez lui des objets de construction navale, ils déclarèrent ces objets de libre commerce.

On lit dans le traité d'amitié et de commerce du 6 février 1778 :

« Art. 24..... Sous ce nom de contrebande ou de marchandises prohibées doivent être compris les armes, canons, bombes avec leurs fusées et autres choses y relatives, boulets, poudre à tirer, mèches, piques, épées, lances, dards, hallebardes, mortiers, pétards, grenades, salpêtre, fusils, balles, boucliers, casques, cuirasses, cottes de mailles et autres armes de cette espèce, propres à armer les soldats, porte-mousquetons, baudriers, chevaux avec leurs équipages, et tous autres instruments de guerre quelconques.

« Les marchandises ci-après ne seront pas comprises parmi la contrebande ou choses prohibées, savoir : toutes sortes de draps et toutes autres étoffes de laine, lin, soie, coton ou autres matières quelconques ; toutes sortes de vêtements avec les étoffes dont on a coutume de les faire ; l'or et l'argent monnayé ou non, l'étain, le fer, laiton, cuivre, airain, charbon ; de même que le froment ou l'orge, et toute autre sorte de blés ou légumes ; le tabac et toutes sortes d'épiceries ; la viande salée et fumée, poisson salé, fromage et beurre, bière, huile, vins, sucres et toute espèce de sels, et, en général, toute provision servant pour la nouriture de l'homme et pour le soutien de la vie ; de plus, toutes sortes de coton, de chanvres, lin, goudron, poix, cordes, câbles, voiles, toiles à voiles, ancres, parties d'ancres, mâts, planches, madriers et bois de toute espèce, et toutes autres choses propres à la construction et à la réparation des vaisseaux, et autres matières quelconques qui n'ont pas *la forme d'un instrument préparé pour la guerre*, par terre comme par mer, ne

seront pas réputées contrebande, et encore moins celles qui sont déjà préparées pour quelque autre usage. »

L'Angleterre persista dans ses prétentions ; mais elle fut bientôt obligée de céder devant la ligue de la Neutralité armée. Les puissances du Nord, réunies par l'initiative de l'impératrice Catherine, déclarèrent, en 1780, qu'elles ne considéreraient comme contrebande, et qu'elles ne s'abstiendraient de transporter chez les belligérants que les armes, munitions et autres *objets pouvant servir directement à l'usage de la guerre.*

Après la paix de Versailles, la France et l'Angleterre signèrent, le 26 septembre 1786, un traité de commerce et de navigation. L'art. 22 de ce traité déclara contrebande de guerre toutes les espèces d'armes et de munitions, ainsi que les chevaux et leurs harnais. Dans l'art. 23, les parties contractantes déclarèrent que certains objets sur lesquels il pouvait y avoir doute seraient de commerce libre.

« Art. 23. On ne mettra point au nombre des marchandises diverses défendues... savoir... toutes sortes de sels et de provisions servant à la nourriture et à la subsistance des hommes, tous genres de coton, cordages, câbles, voiles, toile propre à faire des voiles, chanvre, suif, goudron, brai et résine, ancres et parties d'ancres, quels qu'ils puissent être, mâts de navires, planches, madriers, poutres de toutes sortes d'arbres, et toutes les autres choses nécessaires pour construire ou pour radouber les vaisseaux. On ne regardera pas non plus comme marchandises de contrebande *celles qui n'auront pas pris la forme de quelque instrument ou attirail servant à l'usage de la guerre* sur terre ou sur mer, encore moins celles qui sont préparées ou travaillées pour tout autre usage. »

Depuis cette époque, la France a toujours persisté dans les mêmes doctrines, et dans les traités de commerce et de navigation les plus récents, nous voyons qu'elle n'a rangé parmi la contrebande de guerre que *les objets pouvant servir à l'usage de la guerre* ou *ayant la forme d'un instrument ou attirail servant à l'usage de la guerre.*

Ainsi, le traité conclu le 28 octobre 1844 entre la France et la Nouvelle-Grenade dit, dans son article 22 : « Dans le cas où l'une des deux parties contractantes serait en guerre avec une autre puissance.... cette liberté de commercer et de naviguer ne s'étendra pas aux articles réputés de contrebande de guerre, bouches et armes à feu, armes blanches, projectiles, poudre, salpêtre, objets d'équipement militaire, et *tous instruments quelconques fabriqués à l'usage de la guerre.* » Nous citerons encore l'article 18 du traité conclu en 1846 avec le Chili, et l'article 18 des traités conclus avec les Etats de Guatemala et de Costa-Rica, en 1848, et enfin l'article 21 du traité conclu, le 8 mai 1852, avec la république dominicaine. Ces articles sont tous conçus dans les mêmes termes que l'article que nous venons de rapporter.

Ainsi, d'après l'examen des traités diplomatiques, nous voyons que la France regarde comme contrebande de guerre les armes, les munitions et les instruments quelconques *fabriqués* à l'usage de la guerre.

Si nous interrogeons notre loi intérieure, qui est encore sur ce point l'article 11 du titre IX de l'ordonnance de 1681, nous voyons qu'elle est parfaitement d'accord avec les principes que le gouvernement français, à ces différentes époques de l'histoire, a pris pour base de ses négociations.

La France s'est-elle quelquefois écartée de ces principes? Elle s'en est écartée en 1742, à l'égard du Danemark, pendant la guerre de la succession d'Autriche. Dans un traité conclu avec l'Angleterre, alors notre ennemie, le Danemark s'était engagé à regarder les matériaux de construction navale comme contrebande, et à s'abstenir d'en transporter en France. Traitant avec le Danemark, la France exigea qu'il prit vis-à-vis d'elle le même engagement. La conduite du gouvernement français en cette circonstance a été parfaitement régulière et légitime. S'il n'avait pas exigé que le Danemark contractât vis-à-vis de la France les mêmes obligations que vis-à-vis de l'Angleterre, il eût laissé un pays neutre sortir de la neutralité. Le Danemark, en souscrivant

son premier traité avec les Anglais, avait consenti que les objets de matériel naval fussent contrebande; il ne pouvait se plaindre que la France lui appliquât la loi à laquelle il s'était soumis.

En 1794, les États-Unis, abandonnant momentanément les principes du traité de 1778, avaient signé à Londres, avec l'Angleterre, un traité qui, dans son article 18, § 1er, classait les munitions navales comme contrebande de guerre. Le gouvernement français eût été dupe des États-Unis si, exécutant le traité de 1778, il eût prescrit à ses croiseurs de laisser passer les navires américains chargés pour l'Angleterre de munitions navales, tandis que les Américains consentaient que leurs navires, chargés de munitions navales pour la France, fussent arrêtés par les Anglais. Aussi le Directoire exécutif déclara-t-il que les munitions navales chargées sur navires américains seraient traitées comme si elles étaient de contrebande, et le Conseil des prises (voyez ci-dessous) a fait application de cette décision du Directoire à plusieurs navires américains.

Nous venons de voir quels étaient, d'après les traités et d'après l'ordonnance de la marine, les objets que la France regardait comme contrebande; nous avons à nous demander si la liste des articles de contrebande peut être augmentée suivant les circonstances; en d'autres termes, si, à côté des objets qui sont contrebande dans toutes les guerres, on peut placer d'autres objets ordinairement de commerce libre, mais déclarés de contrebande par accident. La théorie de la contrebande par accident a pour auteur Grotius. Ce publiciste reconnaît deux sortes de contrebande : la contrebande absolue, et la contrebande motivée sur les circonstances; et il classe les marchandises en trois catégories, celles qui sont toujours prohibées, celles qui sont toujours libres, celles qui peuvent être libres ou prohibées, selon les conjonctures ou les besoins de la guerre. « Primum distinguendum inter res ipsas : sunt enim quæ in bello tantum usum habent, ut arma; sunt quæ in bello nullum habent usum, ut quæ voluptati inserviunt : sunt quæ et in bello et extra bellum

usum habent, ut pecuniæ, commeatus, naves, et quæ navibus adsunt. In primo genere verum est dictum Amalasuinthæ ad Justinianum, in hostium esse partibus qui ad bellum necessaria hosti administrat. Secundum genus querelam non habet. In tertio illo genere usus ancipitis distinguendus erit belli status. Nam si tueri me non possum nisi quæ mittuntur intercipiam, necessitas jus dabit, sed sub onere restitutionis, nisi causa alia accedat [1]. » Donc, suivant Grotius, toutes les fois qu'un belligérant croit qu'en privant son ennemi d'une certaine marchandise il pourra le réduire à composition, il peut interdire aux neutres le transport de cette marchandise chez la nation avec laquelle il est en guerre. Ainsi, si les nations occidentales croyaient amener la Russie à transaction en la privant de céréales, elles pourraient, selon Grotius, déclarer qu'elles considéreront les céréales comme contrebande de guerre. Et ce que nous disons ici des céréales pourrait s'appliquer à toutes les marchandises qui ne sont pas des objets de luxe. Cette doctrine est celle que le gouvernement anglais a toujours professée, et c'est celle sur laquelle il s'est appuyé pour étendre, comme il l'a fait souvent, le cercle des articles de contrebande.

Sans embrasser entièrement l'opinion de Grotius, M. Ortolan fait aussi deux classes de contrebande; il admet que certains objets qui, en principe, sont de commerce libre, peuvent, suivant les occurrences, être déclarés de contrebande; qu'il est permis « à une puissance belligérante, eu égard à quelques circonstances particulières propres à justifier cette mesure, de déclarer contrebande telle ou telle de ces marchandises propres aux usages pacifiques, » mais qui peuvent « servir également à la confection et à l'usage des armes, instruments ou munitions de guerre [2]. » Il résulte de là que les objets de matériel naval qui peuvent servir à construire des bâtiments de guerre sont suscep-

[1] Grotius, *De jure belli ac pacis*, liv. III, cap. 1, § 5, n° 2.
[2] Ortolan, *Lois internationales et diplomatie de la mer*, t. II, p. 165 et suivantes.

tibles d'être classés comme contrebande ; et, qui sera juge de la question de savoir s'il y a lieu de déclarer contrebande des objets qui ne le sont pas ordinairement? La nation belligérante, qui est la partie intéressée.

L'erreur dans laquelle sont tombés les auteurs que nous venons de citer tient à ce qu'ils se sont trompés sur le motif pour lequel les neutres ne doivent pas faire le commerce des objets de contrebande. C'est ce qu'a très-bien démontré M. Hautefeuille : « L'une des sources de l'erreur dans laquelle est tombé le plus célèbre des publicistes modernes, dit-il, est l'ignorance dans laquelle il est resté de la véritable origiue de la restriction apportée par la guerre à l'entière liberté du commerce neutre. Grotius considère cette restriction comme le résultat inhérent à la qualité de belligérant; d'où il conclut que le belligérant, lorsque les circonstances l'exigent, lorsqu'il est dans la nécessité de le faire, peut élargir le cercle des objets prohibés, donner plus de développement à son droit. La prohibition n'est pas un droit du belligérant, elle est un devoir du peuple neutre [1]. »

En admettant, comme M. Hautefeuille et comme nous l'avons fait ci-dessus, que c'est un devoir des nations neutres de s'abstenir de tout ce qui peut aider ou gêner le système soit d'attaque, soit de défense, des belligérants, on est amené à décider que les objets de contrebande de guerre doivent être déterminés en dehors des belligérants. C'est la nature des choses qui, par elle-même, fait que les neutres doivent s'abstenir du transport de telle ou telle marchandise. Il faut bien que les lois positives des belligérants s'occupent de la contrebande de guerre, mais il faut qu'elles le fassent d'une manière générale et absolue ; il ne faut pas qu'elles varient comme les circonstances, car la nature des choses ne varie pas.

Ainsi nous n'admettons pas que l'on puisse ranger, selon les besoins du moment, parmi les objets de contrebande de guerre d'autres marchandises que celles qui sont dénom-

1 Hautefeuille, *Nations neutres*, t. II, p. 360.

mées dans l'art. 11 de l'ordonnance de la marine et dans les traités diplomatiques signés par la France.

Dans la déclaration du 29 mars 1854, l'empereur a maintenu, pour la France, le droit de saisir la contrebande de guerre, quelle que fût la nationalité du navire vecteur. La reine d'Angleterre a maintenu le même droit. Mais ni l'un ni l'autre des deux souverains n'a expliqué ce qu'il entendait par contrebande. L'Angleterre paraît persister à regarder comme contrebande de guerre les vivres et les objets de matériel naval. A la séance de la Chambre des communes du 30 mars 1854, l'*attorney général*, interpellé sur ce que l'on devait entendre par contrebande de guerre, a répondu : « Quant à la contrebande de guerre, je pense que l'on comprend sous ce nom les armes de toutes sortes, d'abord, et, ensuite, les *vivres* et munitions destinés à l'ennemi[1]. » Dans une autre séance, celle du 29 juin 1854, le premier lord de l'Amirauté, sir James Graham, répondant à des interpellations qui lui étaient adressées à propos de l'expédition de l'amiral Plumridge dans le golfe de Bothnie, disait : « Il n'est pas douteux que les marchandises détruites, telles que bois, goudron, cordages, poix, etc., ne fussent de la contrebande de guerre. Ces marchandises ont été nommément désignées comme contrebande de guerre dans les traités de neutralité conclus avec la Suède et le Danemark, où il est spécifié que les navires, même suédois ou danois, qui transporteraient ces marchandises, pourraient être légitimement capturés par les croiseurs anglais[2] » Il est vrai qu'après l'attaque de Copenhague, en 1801, et la dissolution de la seconde neutralité armée, les puissances du Nord furent obligées de reconnaître momentanément les prétentions de l'Angleterre; mais depuis elles sont revenues à leurs anciens principes. Nous voyons que, dans sa déclaration du 8 avril 1854, le roi de Suède définit ainsi la contrebande (art. 5) : « Par contrebande de guerre il faut entendre les articles suivants : canons, mortiers, armes de toute es-

[1] *Moniteur* du 1er avril.
[2] *Moniteur* du 2 juin.

pèce, bombes, grenades, boulets, pierres à feu, mèches, poudre, salpêtre, soufre, cuirasses, piques, ceinturons, gibernes, selles et brides, ainsi que toutes *fabrications pouvant servir directement à l'usage de la guerre...* » On le voit, les nations sont loin de s'entendre sur ce qui est contrebande de guerre. Mais ce qu'il y a de plus grave, c'est la diversité des doctrines anglaise et française : elle tient les neutres dans l'incertitude. Peuvent-ils transporter des objets de matériel naval? Oui, s'ils interrogent la législation française; non, s'ils interrogent la loi anglaise. De sorte que telles marchandises rencontrées par un croiseur anglais sont exposées à être déclarées de bonne prise, et si elles étaient rencontrées par un croiseur français elles seraient laissées en toute liberté. Quant à la France, elle ne pourrait augmenter le nombre des objets de contrebande, et y comprendre, par exemple, les munitions navales, sans s'exposer aux réclamations de toutes les nations avec lesquelles elle s'est engagée à ne considérer comme de commerce illicite que les marchandises ayant la forme d'un instrument pouvant servir directement à l'usage de la guerre.

Mais que doit-on décider, dans l'état de notre législation, à l'égard de différents objets que l'industrie moderne a appliqués à la guerre, et qui n'existaient pas lors de la détermination de la contrebande de guerre? Ainsi, que décider à l'égard des machines à vapeur, employées aujourd'hui à faire mouvoir les navires de guerre, et de la houille, qui alimente ces machines? Il nous semble qu'il n'y a pas lieu de réformer notre loi. Les machines à vapeur et la houille sont des objets de matériel naval, d'une nouvelle sorte, cela est vrai, mais elles sont aujourd'hui ce qu'étaient autrefois les mâts et les voiles. Or il n'y pas lieu de décider autrement en ce qui touche les machines à vapeur et la houille qu'en ce qui touche les munitions navales. Ainsi, pour la France, elles ne peuvent être des articles de contrebande; pour l'Angleterre, elles pourraient le devenir.

C'est un devoir pour les neutres de s'abstenir de transporter des marchandises de contrebande : les belligérants

ont le droit d'exiger que les neutres se conforment à ce devoir. C'est pour cela qu'ils confisquent la contrebande de guerre toutes les fois qu'ils la rencontrent.

La contrebande est-elle seule confiscable? Le navire qui en est chargé l'est-il également? Ces questions sont résolues par l'article 1er du règlement de 1778. Pour que les navires sur lesquels il y a des objets de contrebande puissent être confisqués, ainsi que le surplus de leur cargaison, il faut que les objets de contrebande composent au moins la valeur des trois quarts de la cargaison.

CONSEIL DES PRISES. — 6 *thermidor an VIII.*

Si un neutre a, dans un traité avec un belligérant, stipulé qu'un objet ne serait pas de contrebande de guerre, et si, dans un traité avec l'autre belligérant, il déclare cet objet contrebande, le premier belligérant peut saisir cet objet comme contrebande.

LA STATIRA *contre* LE HAZARD.

(Voyez cette décision, titre VII, au chap. II de la *Recousse des navires neutres.*)

CONSEIL DES PRISES. — 3 *vendémiaire an X.*

En principe, les bois de construction ne sont pas articles de contrebande de guerre.

Mais lorsqu'un neutre consent à ce qu'ils soient considérés comme de contrebande, par l'un des belligérants, l'autre belligérant peut aussi, à l'égard de ce neutre, les considérer comme objets de contrebande.

LA CONFIDENTIA.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« Les bois de construction sont-ils de contrebande?

« L'article 11 du titre IX de l'ordonnance de la marine qui, sous la dénomination de contrebande, comprend les armes, poudres, boulets et autres munitions de guerre, même les chevaux et équipages qui seront transportés pour le service de l'ennemi, ne parle, en aucune manière, des bois de construction.

« Les articles 14 du traité de 1716, avec les villes anséatiques, 16 du traité de 1739 avec les Provinces-Unies, 15 du traité de 1739 avec Hambourg, 14 du traité de 1779 avec Mecklembourg, réduisent tous uniformément la contrebande aux munitions de guerre, armes à feu, poudre et toutes autres sortes d'armes, de quelque espèce qu'elles soient, chevaux, fourreaux de sabre, et généralement tous les autres assortiments servant aux usages de la guerre.

« Dès que ces lois ne parlent point des bois de construction, ils restent donc soumis au droit commun, et leur commerce doit être libre.

Pour qu'il en fût autrement, pour que les bois de construction fussent regardés comme marchandises de contrebande, il faudrait qu'une loi spéciale eût, à leur égard, dérogé au droit commun. A la vérité, cette dérogation existe dans l'arrêté du Directoire exécutif, en date du 12 ventôse an V; mais cet arrêté n'est lui-même qu'une dérogation particulière relative aux Américains, qui, par leur traité avec l'Angleterre, passé à Londres, le 19 novembre 1794, lequel met les bois de construction au nombre des objets de contrebande, avaient, par ce seul fait, modifié de plein droit le traité de 1778, entre la France et les Etats-Unis.

« Cette modification d'un traité particulier n'a été qu'une juste représaille de la part de la France contre les Américains. Mais il serait injuste de l'étendre aux autres nations, qui n'ont pris aucune part aux démêlés de la France avec l'Amérique. Les Américains eux-mêmes sont maintenant affranchis de cette disposition, insolite à leur égard, de l'arrêté du 12 ventôse, puisqu'il n'est aucunement fait mention des bois de construction, au nombre des objets prohibés par l'art. 13 du traité du 8 vendémiaire an IX.

« Il est donc de droit commun, et généralement reconnu, que les bois de construction ne sont point des marchandises de contrebande. Le Conseil lui-même a consacré le principe par plusieurs de ses décisions, et notamment par celle de *la Maria Arendz*. (Voy. ci-dessus cette décision, p. 116.)

« A ces principes, tirés du droit commun, le capturé aurait pu, sans doute, ajouter encore l'art. 36 du traité de commerce entre la France et le Danemark, conclu le 10 octobre 1742, lequel, après avoir établi une très-longue nomenclature des marchandises de contrebande, garde sur les bois de construction le silence le plus absolu; et ainsi, soit en argumentant du droit commun, soit en consultant les conventions particulières entre la France et le Danemark, il en faudrait conclure que les bois de construction ne peuvent pas être assimilés à des marchandises de contrebande, à moins que, par des conventions particulières avec les ennemis de la France, le Danemark n'eût lui-même renoncé aux avantages résultant du traité passé avec la France, le 10 octobre 1742.

« Le capteur, comme je l'ai dit, n'a produit aucun écrit devant le Conseil, et a conséquemment laissé les arguments du capturé sans réponse. Ils me paraîtraient d'une grande force si une convention, faite entre le Danemark et l'Angleterre le 4 juillet 1780, ne détruisait, à l'égard de la France, et par conséquent à l'égard du Danemark, tout l'effet du traité de 1742. Cette convention rappelle le traité conclu entre l'Angleterre et le Danemark, le 11 juin 1770, et ajoute aux marchandises réputées de contrebande les bois de construction.

« Le Danemark ayant consenti lui-même à ce que l'Angleterre confisquât, comme objets de contrebande, les bois de construction que des armateurs danois pourraient apporter en France, il est de droit naturel et d'une juste réciprocité que la France regarde comme marchandises prohibées les bois de construction que des navires danois pourraient transporter en Angleterre, dans cette situation réciproque entre la France et le Danemark.

« Il faut donc maintenant, dans la cause, écarter le droit commun qui n'y est plus applicable; il en faut également écarter le droit particulier établi précédemment entre la France et le Danemark, par le traité du 10 octobre 1742; puisque le droit particulier se trouve actuellement

établi en sens inverse par le nouveau traité entre l'Angleterre et le Danemark, dont la France ne doit pas être dupe ; et alors toute la question se réduit à un point de fait : celui de savoir si les bois qui étaient à bord de *la Confidentia* étaient ou n'étaient pas des bois de construction et si, dans le cas où il s'en trouvait une partie, cette quotité était assez considérable pour faire juger la cargaison de contrebande.

« La solution de cette question de fait ne peut se trouver que dans le procès-verbal. »

Ensuite, le Commissaire du gouvernement établit que, d'après ce procès-verbal, *la Confidentia* n'était chargée d'objets pouvant servir à la marine et, par conséquent, pouvant être qualifiés contrebande de guerre, que pour un soixantième de la totalité de sa cargaison. Il ajoute qu'en présence de cette constatation, il serait absurde de confisquer le navire, comme chargé d'une cargaison de contrebande, et il conclut à la restitution.

Du 5 vendémiaire an X. — Décision du Conseil des Prises qui annule la prise du navire danois *la Confidentia*, parce que les objets de contrebande étaient inférieurs en valeur aux trois quarts de la cargaison.

Conseil des prises. — 16 *thermidor an VIII.*

Lorsqu'un Etat neutre stipule avec un belligérant qu'un objet (v. g. le goudron) ne sera pas contrebande de guerre et que, dans un traité avec l'autre belligérant, il déclare le goudron contrebande, le premier belligérant peut confisquer, comme contrebande, le goudron trouvé sur les navires de cet Etat neutre.

le Portland *contre* le Diable a quatre.

(Voyez cette décision plus bas, sous l'art. 9 du règlement de 1778, tit. VI, ch. II, § 4, *De la composition des équipages et du rôle d'équipage.*)

Conseil des prises. — 3 *brumaire an IX.*

Le goudron est-il contrebande de guerre ? — Oui, en l'an IX, à l'égard de la Suède.

Une lettre de franchise n'équivaut point à un passe-port.

le Charles-Antoine *contre* le Camus.

Le navire suédois *le Charles-Antoine* avait été capturé par le corsaire français *le Camus*. Le capteur soutenait la validité de la prise, par deux motifs : 1° *le Charles-Antoine* n'avait pas de passe-port, il ne représentait qu'une lettre de franchise, qui n'en pouvait pas tenir lieu ; 2° il était chargé de goudron à destination de l'Angleterre, pays ennemi. Le capteur soutenait que le goudron était contrebande de guerre.

Nous extrayons, des conclusions du commissaire du gouvernement, les passages suivants, qui se rapportent à la question de contrebande :

« ... Selon les principes universels du droit des gens, la liberté du commerce des neutres n'a d'autres limites que celles qui résultent des traités et conventions particuliers ; c'est par une conséquence du droit conventionnel de l'Europe que les neutres ont renoncé à la faculté de

transporter, chez l'ennemi, les marchandises appelées de contrebande. On comprend sous ce nom les instruments et les munitions de guerre. Le goudron y est-il compris ? Il ne l'est pas plus que le bois, le fer, le chanvre et les autres objets qui servent également à l'usage de la marine. Pour qu'il le soit, il faudrait qu'une convention particulière entre la France et la Suède l'eût mentionné spécialement dans le nombre des articles de contrebande.

« La Suède est en tout, suivant le règlement de 1744, assimilée au Danemark, et l'art. 26 du traité de 1742, entre le Danemark et la France, comprend le goudron nommément sous le genre de marchandises de contrebande ; à la vérité, ce traité n'a pas été prorogé ; malgré cela, je serais porté à croire que c'est le cas d'autoriser la confiscation de cette cargaison, surtout si je me reporte au temps de l'arrestation du navire et à l'abus que nos ennemis pouvaient faire de ce genre de marchandises. A l'égard du navire qui est de propriété neutre, il ne pourrait être confisqué.

« C'est un acte de sévérité que de comprendre le goudron dans le nombre des marchandises de contrebande ; mais si l'on se fonde sur les principes du traité de 1742 pour l'y comprendre, il faut pareillement suivre les dispositions de l'art. 24 de ce traité, dont les expressions : « sans que pour cela le navire, ou les autres marchandises, ou les autres biens trouvés au même navire, puissent être, en aucune façon, saisis ni confisqués » décident formellement la question. Je crois donc qu'en confisquant la cargaison, c'est le cas, de la part du Conseil, d'ordonner la relaxation du navire, et c'est à quoi je conclus. »

Le Conseil confisque le navire aussi bien que les marchandises, par le motif que la navigation du *Charles-Antoine* n'était couverte que par une lettre de franchise, qui, n'étant qu'un acte de police intérieure de la puissance qui la délivre, ne peut être considérée comme un passe-port auprès des puissances belligérantes ;

Que, de plus, les goudrons qui composaient la totalité de sa cargaison étant reconnus marchandises de contrebande, leur destination pour un port ennemi entraîne la confiscation du navire et du chargement, selon l'art. 1er du règlement de 1778.

Conseil des prises. — 9 *septembre* 1807.

Les bois de construction, propriétés neutres, ne sont pas des objets de contrebande de guerre pour la France ; ils ne peuvent donc motiver la confiscation du navire dont ils composent la cargaison.

L'Etoile de Bonaparte *contre* le navire il Volante.

Le corsaire *l'Etoile de Bonaparte* avait capturé le navire autrichien *il Volante* ; cette capture a donné lieu à la décision suivante du Conseil des prises.

« Le Conseil ; — Attendu qu'il est constant, par les pièces de bord, que le navire et le chargement sont propriétés neutres ; que le port de Messine, pour lequel l'expédition était destinée, malgré l'autorité que peuvent y exercer les Anglais, n'est point soumis au blocus qui, aux aux termes du décret du 21 novembre 1806, a lieu pour les ports et les Iles Britanniques ; et que les sucres, suivant le manifeste et le connaissement, proviennent de Lisbonne, et ont été raffinés par la Compagnie

de Trieste et Fiume; — Attendu que le moyen déduit de la qualité des bois composant la majeure partie de la cargaison, et sur lequel les capteurs ont le plus insisté, ne peut être accueilli si l'on considère que, loin qu'il soit démontré que ces bois appartiennent exclusivement à la construction des bâtiments de guerre, comme l'ont pensé les experts qui ont opéré hors de la présence des parties intéressées, le contraire semble résulter, tant de la teneur du procès-verbal de visite qu'ils ont irrégulièrement dressé, que de la dimension des planches et de leur nombre comparé avec la capacité du navire; — Qu'au reste, et en abordant la question de contrebande élevée par le corsaire, il est facile de se convaincre que la solution lui en est contraire. En effet, les bois de construction ne sont déclarés contrebande de guerre par aucun traité particulier; c'est faute d'avoir lu le traité de 1742, conclu entre la France et le Danemark, qu'on a dit qu'il comprenait sous cette dénomination les bois de construction. Si, par l'arrêté du Directoire du 12 ventôse an V, ils ont été rangés parmi les objets prohibés, ce n'a été que relativement aux Américains qui avaient souffert, par leur traité de 1794 avec les Anglais, que ces objets fussent regardés comme de contrebande; et la disposition de cet arrêté, de droit annulée par la convention du 8 vendémiaire an IX, passée entre la France et les États-Unis d'Amérique, qui, en spécifiant tous les articles de contrebande, n'y a point compris les bois de construction. Lors même que l'on aurait pu soutenir avec quelque fondement que la prohibition contenue dans l'arrêté du 12 ventôse an V eût été applicable à tous les neutres, elle se trouverait implicitement rapportée par l'arrêté du 29 frimaire an VIII, qui, à l'égard de la navigation des neutres, a rétabli les dispositions du règlement du 26 juillet 1778, dont l'art. 15 ordonne l'exécution de l'ordonnance de la marine de 1681, laquelle, dans l'énumération des objets de contrebande de guerre, ne place point les bois de construction : d'où il faut conclure que la destination pour un port ennemi des planches chargées sur le navire *il Volante*, quel qu'en dût être l'emploi, ne les a point rendues confiscables, et que tout au plus elle serait susceptible, avec les autres circonstances de la prise, d'exempter les capteurs des dommages et intérêts; — Décide que la prise, faite par le corsaire français *l'Etoile de Bonaparte*, du navire autrichien *il Volante*, est invalide; en fait pleine et entière mainlevée au profit des propriétaires. »

Conseil des prises. — 9 *ventôse an IX*.

Les bois de construction ne sont pas contrebande de guerre.

Il faut considérer le contenu des actes, et non leur dénomination. Si une pièce qualifiée manifeste est un véritable passe-port, le navire ne peut être déclaré de bonne prise comme n'étant pas muni de passe-port.

Le fait que le rôle d'équipage n'énonce pas la nationalité des matelots n'est pas une cause qui puisse faire valider une prise, s'il est évident, d'autre part, que l'équipage est composé de sujets neutres.

La Minerve.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

Commençons par examiner la nature du chargement. S'il était prouvé

qu'il fût composé de marchandises de contrebande, il deviendrait superflu de discuter les autres questions.

« Indépendamment de la soude, la cargaison consiste en planches de chêne, en planches de sapin, en merrains. Doit-on appliquer à ces articles de commerce la dénomination de bois de construction ?

« La raison nous dit que nous ne pouvons l'appliquer à toute espèce de bois ; car, si, d'une part, il n'en est aucun qui ne puisse, quelle que soit sa forme et sa préparation, entrer dans la composition d'un navire ; s'il tient le premier rang parmi cette diversité presque infinie de matériaux dont se forme nécessairement une machine aussi compliquée, d'un autre côté, il est aussi l'un des objets les plus essentiels du commerce maritime ; ses usages, presque infinis, s'étendent à toutes les espèces de construction, et le Nord le compte parmi les productions dont l'échange doit lui procurer les denrées que la nature lui refuse.

« Regarder comme bois de construction tous ceux qui sont propres à la construction des navires, et les classer en même temps parmi les marchandises de contrebande, c'est établir un principe capable de porter au commerce et à la navigation l'atteinte la plus funeste.

« Ainsi, cette dénomination ne convient et ne peut convenir qu'aux bois qui ont déjà reçu une préparation indiquant leur destination ; il faut qu'il soit constaté que, par leur essence et la manière dont ils sont débités, ils sont exclusivement propres aux usages des chantiers maritimes.

« Passons à la question de savoir s'ils sont du nombre des marchandises prohibées, ou de contrebande de guerre.

« Les lois et les règlements ne la décident par aucune disposition. Si, dans le silence des lois, nous interrogeons les commentateurs, ils ne nous répondront pas d'une manière plus satisfaisante. Valin seul paraît la décider par l'affirmative ; mais l'autorité de cet estimable commentateur ne peut être de quelque poids que lorsqu'elle est appuyée sur des faits ou des raisonnements convaincants ; ici, elle est d'autant plus récusable qu'il ne s'est livré à aucune discussion, et qu'il s'appuie sur une citation fausse de l'art. 26 du traité avec le Danemark, comme il est aisé de s'en convaincre.

« Sous le genre de marchandises de contrebande sont comprises seulement les armes tant à feu que d'autre sorte, etc. ; de même que le goudron ou poix résine, les voiles, chanvres ou cordages. »

« Ecoutons maintenant Valin (p. 26, t. II). « Les armes, poudre, boulets et autres munitions de guerre, c'est ce qu'on appelle, en temps de guerre, marchandises de contrebande : cette façon de commercer avec les ennemis d'un allié ne peut compatir avec la neutralité ; tel a été de tout temps le droit des gens relatif à la guerre. Dans la guerre de 1700, le goudron y fut compris parce que les ennemis le déclarèrent de contrebande, excepté celui qui était trouvé sur les vaisseaux suédois.

« Dans le traité de commerce conclu avec le roi de Danemark, le 23 août 1742, le goudron a aussi été déclaré de contrebande, avec la poix résine, les voiles, chanvres et cordages, les mâts et bois de construction pour les navires... De droit, ces choses sont de contrebande aujourd'hui et depuis le commencement de ce siècle, ce qui n'était pas autrefois néanmoins, etc. »

« Azuni a consacré un chapitre de son ouvrage à la contrebande de guerre ; le résultat de son opinion est que les bois de construction n'en font pas partie.

« Il cite un publiciste italien (Galliani), qui a rangé sous trois classes toutes les marchandises :

« La première est composée de celles qui sont évidemment contrebande ;

« La deuxième, de celles qui ne sont pas évidemment comprises dans cette classe. Enfin, la dernière, de celles qui donnent lieu à des doutes et à quelque diversité d'opinions ; et il donne pour exemple le chanvre, la poix et les bois de construction.

« En ne consultant que les autorités que je viens de rapporter, la question est loin d'être résolue; mais il est des principes qu'il ne faut pas perdre de vue.

« Si l'on remonte à l'époque où les hommes ont formé des établissements fixes et indépendants, on ne peut disconvenir que la guerre qui survenait entre deux peuplades ou nations n'apportait aucune restriction à l'indépendance des autres nations ; sans doute, alors chacune d'elles continuait à entretenir avec les puissances belligérantes les relations qui existaient avant la guerre ; la continuation de ces relations sur le même pied constituait essentiellement, comme elle constitue encore de nos jours, ce que l'on nomme la neutralité. Ce serait s'en faire une idée fausse que de croire qu'en général elle consiste, de la part des puissances qui ne sont point en guerre, à s'abstenir de fournir aux puissances belligérantes des armes ou des instruments qu'elles puissent tourner l'une contre l'autre. Le seul devoir qu'elle impose au neutre est celui de demeurer respectivement dans les mêmes termes où il était lorsque la guerre a éclaté, et d'observer envers chaque puissance en guerre une impartialité telle qu'il ne puisse être soupçonné de favoriser l'une plus que l'autre.

« Telle a été, telle est, en quelque sorte, l'essence de la neutralité ; les nouvelles idées, introduites par les produits de la civilisation et par l'extension du commerce extérieur, ne l'ont point altérée.

« La faculté d'exporter les productions dont la nature ou l'industrie ont enrichi chaque État tient, pour ainsi dire, à son existence ; c'est, si j'ose parler ainsi, une transpiration nécessaire à la vie du corps politique ; vouloir l'en priver serait lui défendre, en quelque sorte d'exister ; ce serait le punir de sa neutralité et le forcer à en sortir, en rendant sa condition pendant la paix plus désavantageuse que durant la guerre ; il n'y a que la force qui puisse imposer une pareille loi à la faiblesse ; mais les Etats, de même que les hommes, lorsqu'ils ont le sentiment de leur dignité, ne reçoivent de loi que celle qu'ils ont librement consentie.

« Le droit primitif des gens n'admet donc point de contrebande de guerre ; mais le droit conventionnel, qui n'est autre chose que les lois que les Etats ont jugé à propos de s'imposer sans contrainte, a pu modifier et restreindre cette liberté, de la même manière que les hommes pour leur avantage commun ont renoncé à une partie de la liberté qu'ils tenaient de la nature. C'est dans le droit conventionnel qu'on trouvera l'origine de la prohibition de certaines marchandises : il est la véritable source à laquelle doit puiser quiconque veut s'instruire de la pratique la plus universelle des nations sur cette matière.

« Pour nous borner à notre siècle et à la question particulière, nous avons le traité d'Utrecht, conclu, en 1713, entre la France et l'Angleterre, lequel porte (art. 20) que l'on ne comptera plus parmi les marchandises de contrebande de guerre aucune espèce de toile ou de bois propre à la construction ou radoub, et à l'armement des navires.

Digitized by Google

« Celui de 1778, avec les Etats-Unis d'Amérique, ne comprend dans l'énumération des articles prohibés que les armes, telles que épées, lames, etc., mortiers, canons, etc.; et il pose en principe qu'on ne pourra réputer contrebande de guerre quelque matière que ce soit, qui *n'aurait pas la forme d'un instrument préparé pour la guerre maritime ou terrestre.*

« Dans le traité entre la France et la Russie (art. 29), on trouve une énumération conforme à celle que nous venons de rapporter.

« Enfin, la déclaration de l'Impératrice de Russie, de 1780, à laquelle ont accédé la plupart des souverains, porte, art. 3, que l'Impératrice se tient, etc.

« Le traité avec le Danemark, si mal à propos cité par Valin, ne comprend pas plus que ceux qu enous venons de citer les bois de construction ni même les mâtures.

« Le droit des gens général est dans sa force au cas particulier, puisque la France et la Prusse ne s'en sont point imposé d'autre. Il n'existe aujourd'hui aucune convention de commerce entre ces deux puissances; elles ne sont donc régies que par l'usage et par la pratique constante des nations. Les observations que nous venons de faire s'y appliquent d'une manière incontestable.

« Si nous ne trouvons, dans le droit conventionnel de ce siècle, rien qui puisse autoriser la confiscation des bois de construction, il faut conclure qu'elle serait contraire à la justice; elle le serait également à la vraie politique, puisqu'elle tendrait à anéantir le commerce des puissances du Nord, à nous priver du service des bois qu'ils peuvent fournir à nos chantiers, à les indisposer par une mesure qui serait arbitraire, qui, de plus, leur serait extrêmement préjudiciable, puisqu'elle les priverait des ressources que leur procure une branche des plus importantes de leur exportation.

« Je m'abstiens de parler de l'arrêté du Directoire du 12 ventôse an V. Le capturé a observé avec raison qu'il n'était relatif qu'aux Américains : c'est une loi de circonstance.

« Concluons qu'il n'y a, dans la nature de la cargaison, aucun motif qui puisse autoriser la confiscation.

« Qui, mieux que le Conseil lui-même, connaît jusqu'à quel point il doit suivre la lettre des lois et des règlements, jusqu'à quel point aussi il doit les combiner avec les circonstances du fait, avec notre situation politique, avec les intérêts du gouvernement qu'il représente en cette partie ?

« Partie intégrante du gouvernement, dépositaire non-seulement du pouvoir nécessaire à l'exercice de ses fonctions, mais encore de la confiance attachée à l'exercice d'un pouvoir aussi important dans son objet que délicat dans son exercice, il mérite cette confiance par les ménagements avec lesquels il applique à des neutres, à des étrangers, nos règlements particuliers, plutôt comme des usages reconnus par eux-mêmes, et comme les fruits de la sagesse et de l'expérience des siècles, que comme des lois que nous n'avons ni le droit ni l'intention de leur imposer.

« Le Conseil n'a pas à appliquer la loi comme les tribunaux civils et criminels ; les règlements en matière de prises émanent, non de l'autorité législative, dont les décrets exigent une obéissance implicite, mais du pouvoir exécutif, qui, obligé de prescrire une règle afin d'éviter l'arbitraire, conserve toujours la liberté de la faire fléchir, suivant les oc-

currences et l'intérêt public : ce ne sont donc point des lois proprement dites, ce sont des actes de police, aussi variables que nos relations avec les puissances étrangères ; le Conseil chargé de les appliquer ne s'arrête point aux formes, il juge ou plutôt il décide administrativement ; et s'il se présentait des cas où l'intérêt privé de quelques armateurs fût en opposition avec l'intérêt public, il ne balancerait point à le sacrifier à cette loi suprême ; à plus forte raison lorsque cet intérêt privé, opposé à l'équité même, n'allègue en sa faveur que des moyens de forme incompatibles avec les idées généreuses du gouvernement, ou des dispositions d'arrêtés qui, sans être abrogés formellement, n'en sont pas moins oubliés avec les malheureuses circonstances dans lesquelles ils ont été proclamés.

« Cet esprit de justice et d'impartialité, qui préside aux délibérations du Conseil, a été remarqué par le gouvernement, qui lui a rendu, dans l'exposé de la situation de la République, fait au commencement de la présente session, un témoignage qui est pour chacun de nous la plus douce récompense de nos travaux. L'influence de ces principes ne lui a pas échappé : « Les pavillons neutres, ont dit ses orateurs, se sont remontrés sur les mers et dans nos ports. » C'est, n'en doutons point, le présage d'une dernière gloire réservée à la France, celle de protéger la liberté des mers et de faire de ses ports le point de réunion de tous les peuples, que l'équité de ses lois maritimes y appellera de toutes parts. »

Oui de nouveau le rapport du citoyen Moutigny-Monplaisir, membre du Conseil, relativement à la prise dudit navire *la Minerve*, sur laquelle le Conseil avait sursis à statuer, dans sa séance du 19 frimaire ;

Le Conseil, considérant :

1° Que, hors le cas d'une prise constamment ennemie, toute question sur la validité ou invalidité d'une prise se réduit à l'examen d'un fait de neutralité ; que les lois et règlements de la matière ne sont intervenus que pour pouvoir fixer, dans chaque occurrence, les caractères auxquels cette neutralité peut être reconnue ; que ce sont des questions de bonne foi dans lesquelles il faut avoir égard au fond même des choses, et peser les faits, sans s'arrêter à des formules beaucoup moins obligatoires pour des institutions politiques que pour les tribunaux ordinaires ;

2° Que la neutralité de la cargaison et du navire *la Minerve* ressort de toutes les pièces de bord, et qu'on n'a même pas osé la censurer ;

3° Que la nature du chargement consistant, en grande partie, en bois de construction, ne peut être un motif valable de confiscation, puisqu'aucuns règlements, ne spécifient la contrebande, qui est seulement fixée par les traités particuliers ; que le droit des gens ne l'applique point aux bois de construction qui forment le principal commerce des puissances du Nord ; et, qu'en supposant que l'Angleterre confisque les bois appartenant à des neutres, lorsqu'ils sont destinés pour ses ennemis, la France ne serait pas pour cela autorisée à consacrer une pareille violation de la propriété des sujets des puissances amies ou neutres, qui, pendant la guerre, doivent continuer de jouir de toute l'indépendance du commerce maritime, quand elles ne favorisent point les belligérants ;

4° Que la propriété neutre du navire *la Minerve* est établie d'abord par le certificat de construction, ensuite par les lettres de mer, du 8 mai 1799, qui, bien qu'elles aient servi au voyage qui a précédé celui pendant lequel la capture a été faite, n'indiquent pas moins qu'à cette époque le Prussien Golbeck était propriétaire dudit navire ; puis, par le certificat du consul de Prusse à Elseneur, du 15 octobre 1799, toutes pièces

trouvées à bord, et enfin surabondamment par les certificats rapportés par les agents prussiens ;

5° Que le passe-port ou lettre de mer du 8 mai 1799 n'a pu, aux termes du règlement de 1778, autoriser la navigation de *la Minerve*, au moment de la capture, puisqu'il est reconnu qu'il avait été employé à un précédent voyage ; mais que la permission de naviguer est implicitement contenue dans le rôle d'équipage; et que, d'ailleurs, il existe parmi les pièces de bord un autre acte, en forme de passe-port, daté du 4 octobre 1799, mal à propos considéré simplement comme un manifeste du chargement ; puisque, outre l'énumération des marchandises capturées, et dites appartenir à Christophe Schmidt, banquier à Dantzick, il indique la destination, est revêtu de la signature et du sceau de la même autorité qui délivre, à Dantzick, les passe-ports, et se termine ainsi :

« En conséquence, nous prions les autorités à qui ce certificat pourra être présenté, et qui auront compétence pour le vérifier, de laisser passer librement le navire neutre *la Minerve*, avec sadite cargaison ; le tout étant propriété neutre, et n'appartenant à aucun étranger ni sujet dont l'Etat est en guerre, et de n'apporter aucun retard à son voyage : nous engageant à rendre la réciproque à quiconque nous présenterait de semblables certificats. »

6° Qu'à l'égard du contrat d'engagement, contenant la liste d'équipage du navire capturé, le défaut d'énonciation de la patrie des hommes de l'équipage met bien la liste, à cet égard, en opposition avec les règlements français ; mais que le capitaine est établi domicilié en Prusse par les autres pièces de bord ; qu'aucun indice d'origine ou de domicile ennemi n'a été produit contre les hommes et matelots embarqués qui, tous, en présence du capteur, ont unanimement déclaré, sans aucune ambiguïté, être nés et demeurer à Dantzick, ou aux environs, et que ces déclarations, tout insuffisantes qu'elles puissent paraître, sont susceptibles d'être fortifiées par les certificats rapportés des premiers magistrats de Dantzick, que, dans l'état des relations commerciales existantes entre la République française et la Prusse, on ne doit point regarder comme le fruit de la surprise, ou l'ouvrage de la complaisance ; en sorte qu'il paraît que c'est une simple omission faite sur une seule pièce, et qui serait trop rigoureusement punie par la confiscation du navire et de la cargaison, dans un moment où ils sont réclamés comme propriété prussienne, par le représentant d'un souverain qui a donné tant de preuves de loyauté, et s'unit franchement à la cause sacrée de la liberté des mers ;

7° Que néanmoins cette omission, déjà très-grave par elle-même, doit repousser toute adjudication de dommages et intérêts :

Décide que la prise, faite par le corsaire français *l'Heureux Spéculateur de Granville*, du navire prussien *la Minerve*, est invalide ; en fait pleine et entière mainlevée au capitaine Frédérick Martens, tant pour lui que pour les propriétaires du navire et de la cargaison.

SECTION IV. — Des pièces de bord.

Procemium. De l'obligation où sont les navires d'être munis de pièces de bord.

Réglement de 1778. — Art. 2 et 11. La neutralité se justifie par les passeports, connaissements et autres pièces.

a.) De la force probante de ces pièces, et du moment où elles doivent être produites pour faire preuve.

b.) De la valeur des pièces non signées.

c.) Des connaissements.

PROCEMIUM.

Un des principes du droit des gens est que tout navire doit être muni de pièces de bord, qui permettent de constater son identité et de reconnaître sa nationalité. Tout navire qui, en temps de paix, navigue armé sans pièces de bord, s'expose à être traité comme pirate. Tout navire neutre qui, en temps de guerre maritime, navigue sans pièces de bord, ou avec des pièces irrégulières, s'expose à être traité comme ennemi par les croiseurs belligérants qui le rencontrent.

Cette obligation pour les navires d'avoir des pièces de bord a été consacrée dans les grands traités diplomatiques qui sont encore la base du droit public de l'Europe, notamment par la convention commerciale d'Utrecht, passée entre la France et l'Angleterre. Nous y lisons :

« Art. 21. Pour éviter et prévenir la discorde et toute sorte d'inimitiés de part et d'autre, il a été convenu qu'en cas que l'une des deux parties se trouvât engagée dans la guerre, les vaisseaux et les bâtiments appartenant aux sujets de l'autre partie devront être munis de lettres de mer, qui contiendront le nom, la propriété et la grandeur du vaisseau, de même que le nom et le lieu de l'habitation du maître ou capitaine de ce vaisseau, en sorte que par là il paraisse que ce vaisseau appartient véritablement aux sujets de l'une ou de l'autre partie; et ces lettres de mer seront accordées et conçues en la manière insérée dans ce traité. Elles seront aussi renouvelées chaque année, s'il arrive que le vaisseau revienne dans le cours de l'an. Il a été aussi convenu que

ces sortes de vaisseaux chargés ne devront pas être seulement munis des lettres de mer ci-dessus mentionnées, mais encore de certificats contenant les espèces de la charge, le lieu d'où le vaisseau est parti, et celui de sa destination, afin que l'on puisse connaître s'il ne porte aucune des marchandises défendues ou de contrebande spécifiées dans le 19e article de ce traité. Lesquels certificats seront expédiés par les officiers du lieu d'où le vaisseau sortira, selon leur coutume; il sera libre aussi, si on le désire, et si on le juge à propos, d'exprimer dans lesdites lettres à qui appartiennent les marchandises. »

En exécution des dispositions contenues dans ces traités internationaux, les différentes puissances ont, dans leurs lois particulières, édicté des dispositions qui obligent les navires à avoir à leur bord les pièces nécessaires pour prouver leur nationalité et leur destination. Ainsi, d'après l'article 226 de notre Code de commerce, tout navire doit avoir les pièces de bord suivantes :

L'acte de propriété du navire ;

L'acte de francisation ;

Le rôle d'équipage;

Les connaissements et chartes-parties ;

Les procès-verbaux de visite;

Les acquits de payement ou à caution de douanes.

Les autres nations ont, dans leurs lois, des dispositions semblables.

Mais les gouvernements ne se sont pas contentés de déterminer les pièces, dont les navires de leurs sujets devraient être munis; ils ont aussi, dans des règlements particuliers, précisé quelles sont les pièces dont les navires neutres doivent être porteurs en temps de guerre, pour ne pas s'exposer à être considérés comme ennemis, et à être déclarés de bonne prise ; c'est que, en temps de guerre maritime, les belligérants cherchent à se tromper mutuellement, et à continuer leur commerce, malgré leur ennemi. Pour y parvenir, ils s'efforcent de faire passer leurs navires pour des bâtiments neutres. Aussi, voulant déjouer les fraudes de ses

adversaires, chaque nation a établi des présomptions de fraude, et a décidé que tout navire prétendu neutre qui se trouverait dans tel et tel cas serait confisqué et déclaré de bonne prise, comme présumé ennemi. La loi française qui régit cette matière est le règlement du 26 juillet 1778, Ce règlement avait été abrogé, sous le Directoire, par la loi du 29 nivôse an VI. Mais cette loi fut abrogée elle-même par une loi du 23 frimaire an VIII, et un arrêté consulaire du 29 du même mois remit en vigueur le règlement de 1778, qui se trouve ainsi la loi française sur la navigation neutre. Il détermine les obligations imposées aux navires neutres pour avoir droit d'être traités comme neutres, et il fixe les cas où ils sont de bonne prise pour avoir contrevenu à ces obligations, et pour n'avoir pas eu des pièces de bord régulières. Nous allons examiner successivement les diverses dispositions de ce règlement de 1778.

Règlement du 26 *juillet* 1778. — Art. 2. Les maîtres des bâtiments neutres seront tenus de justifier sur mer de leur propriété neutre, par les passe-ports, connaissements, factures et autres pièces de bord, l'une desquelles au moins constatera la propriété neutre, ou en contiendra une énonciation précise; et quant aux chartes-parties et autres pièces qui ne seraient pas signées, veut Sa Majesté qu'elles soient regardées comme nulles et de nul effet.

Même règlement. — Art. 11. Veut Sa Majesté que, dans aucun cas, les pièces qui pourraient être rapportées après la prise des bâtiments puissent faire aucune foi, ni être d'aucune utilité, tant aux propriétaires desdits bâtiments qu'à ceux des marchandises qui pourraient y avoir été chargées, voulant Sa Majesté qu'en toutes occasions l'on n'ait égard qu'aux seules pièces trouvées à bord.

L'article 6 de l'ordonnance de 1681, au titre des prises, disait : « Seront encore de bonne prise les vaisseaux, avec leur chargement, dans lesquels il ne sera trouvé chartes-parties, connaissements, ni factures... »

[L'article 6 de notre ordonnance de la marine l'a décidé de la sorte, d'après l'ordonnance de 1543, art. 43, et celle de 1584, art. 70; et rien n'est encore plus juste, parce qu'alors la destination du navire et de son chargement est évidemment incertaine et suspecte, et qu'ainsi il serait dangereux de s'en rapporter à la déclaration du capitaine, quoique soutenue de l'attestation des gens de son équipage. Sans y avoir égard, il est tout naturel de présumer que le tout appartient à l'ennemi, ou est pour son compte. On trouve, au reste, une pareille disposition dans l'art. 8 de l'ordonnance du roi d'Espagne de l'année 1718.

En temps de guerre, rien n'est plus commun, en effet, que de masquer des navires et leurs chargements, soit de la part des ennemis, soit de la part des sujets des puissances neutres ou amies; ainsi, on ne saurait être trop attentif à découvrir ces déguisements, pour les punir par la prise de ces navires.

M. le chevalier d'Abreu, dans son *Traité des prises*, partie Ire, chap. II, § 17, p. 32, prétend que ces mots *chartes-parties*, *connaissements*, *ni factures*, doivent se prendre collectivement, et non distributivement; de manière que, selon lui, si ces trois sortes de pièces ne se trouvent pas toutes ensemble dans le navire, il sera de bonne prise. Mais cela paraît trop rigoureux, et résister même au sens direct et naturel de la loi. En effet, ayant employé la préposition *ni* avant le dernier mot *factures*, il convient de lire comme s'il y avait ni *chartes-parties*, ni *connaissement*, ni *factures* pour conclure de là qu'il n'est nullement nécessaire que toutes ces pièces se trouvent dans le navire; mais qu'il suffit qu'il y en ait une, surtout la charte-partie, ou les connaissements en bonne forme. Aussi l'art. 13 de notre même ordonnance défend-il d'arrêter les navires, amis ou neutres, dont les capitaines auront représenté la charte-partie, ou *police de chargement*, qui signifie *connaissement*. Cet article dit : « Défendons à tous capitaines armés en guerre d'arrêter ceux de nos sujets, amis ou alliés, qui ... auront représenté leur charte-partie, ou police de chargement... » On peut voir, sur tout

ceci, le *Traité de la saisie des bâtiments neutres*, par M. Hubner, t. 1er, part. II, chap. 3, § 10, p. 241 et suiv.

Il faut néanmoins, pour cela, que ces pièces comprennent tout le chargement, autrement tout ce qui n'y sera pas énoncé sera de bonne prise et sujet à confiscation, comme réputé appartenir à l'ennemi ; ce qui emporterait aussi la confiscation du navire même et du reste de son chargement, aux termes de l'art. 7 de notre ordonnance de la marine, comme il sera observé dans la suite, cessant l'exception portée par l'art. 5 du règlement du 21 octobre 1744.

Mais il n'y a que les pièces indiquées par notre art. 6 qui puissent faire preuve que les marchandises réclamées par des Français, alliés ou neutres, leur appartiennent; et un livre de sous-bord n'en tiendrait pas lieu, ne serait pas admis comme preuve supplétive, suivant la décision formelle de l'arrêt du Conseil du 21 janvier 1693, rendu au sujet du navire nommé *le Rédempteur du monde*.

Il faut aussi, aux termes du même article et de cet arrêt, que ces pièces se trouvent dans le navire, sans quoi on ne doit avoir aucun égard aux doubles prétendus qui en pourraient être représentés. Et la raison en est claire : c'est que rien ne serait plus facile que de fabriquer ces pièces après coup. C'est aussi l'avis de M. le chevalier d'Abreu, *loc. cit*, p. 29. On ne conçoit pas, après cela, comment le même auteur, chap. XIII de la seconde partie, p. 104 et suiv., peut soutenir que c'est à l'armateur à prouver que les effets de la prise sont à l'ennemi, sans quoi ils doivent être réputés appartenir à quelque neutre ou ami ; ce qu'il répète dans le chapitre suivant.

C'est encore pour prévenir toute surprise à cet égard que, par l'art. 5 du règlement du 17 février 1694, confirmé par l'article 9 du règlement du 21 octobre 1744, il a été décidé que les connaissements trouvés à bord, mais non signés, seront nuls, et regardés comme des actes informes [1].

[1] Les dispositions des règlements dont parle ici Valin sont rappelées par l'art. 2 de notre règlement de 1778, qui a codifié les dispositions éparses des règlements antérieurs relatifs à la navigation des neutres.

Il y a plus, et, parce que les pièces trouvées en forme à bord peuvent même avoir été concertées en fraude, il a été ordonné, par arrêt du Conseil du 26 octobre 1692, que les dépositions contraires des gens de l'équipage pris prévaudront à ces pièces.]

Tout ce que disait Valin sur l'ordonnance de 1681, et sur les règlements qui complétaient cette ordonnance, s'applique parfaitement au règlement de 1778.

Ainsi, il faut que la preuve de la neutralité des navires rencontrés par des croiseurs français, et des cargaisons de ces navires, résulte des pièces qui se trouvent à bord au moment de la saisie. Mais nos articles 2 et 11, qui veulent qu'on n'admettre pas d'autres preuves que celles qui résultent des pièces trouvées à bord, ne s'appliquent qu'aux navires portant pavillon neutre, et non pas aux navires alliés. C'est ce qui a été décidé, le 8 août 1811, par un avis du Conseil d'État, que l'on trouvera ci-dessous avec la jurisprudence (Aff. du *Jonge-Cornelis;* Conseil d'État, 18 août 1811 et 3 juillet 1816).

Nos articles 2 et 11 sont clairs par eux-mêmes, et n'ont pas besoin d'explications autres que celles de Valin.

Cependant il est un point, dans ce que dit Valin, sur lequel nous insisterons. Valin cite un arrêt du Conseil, en date du 26 octobre 1692, qui ordonne que, dans le cas où les papiers trouvés à bord présenteraient le navire et la cargaison comme neutres, mais où les gens de l'équipage pris déclareraient, dans leurs interrogatoires, que le navire ou la cargaison sont ennemis, ces dépositions devraient être crues plutôt que les pièces de bord. Ni le règlement de 1778, ni l'arrêté de prairial, ne contiennent de disposition de ce genre. Faut-il en conclure aujourd'hui que les dépositions des gens de l'équipage capturé ne peuvent pas prévaloir contre les pièces trouvées à bord? Nous ne le pensons pas, et il nous semble que l'arrêt du Conseil du 26 octobre 1692 doit toujours être appliqué. En effet, le témoignage de gens qui déposent contre eux-mêmes et contre leurs intérêts ne peut pas être suspect, et l'on doit nécessairement avoir

moins de foi dans des pièces, qui peuvent avoir été simulées pour tromper les croiseurs, que dans ces témoignages. Du reste, sous la législation actuelle, quelques décisions ont jugé conformément à l'arrêt du Conseil de 1692. On trouvera plus bas ces décisions et cet arrêt. Mais, avant d'accepter les déclarations des gens de l'équipage capturé, les juges des prises doivent les examiner avec soin ; car il serait possible que l'équipage pris se fût entendu avec les capteurs pour faire déclarer la prise valable et pour en partager ensuite la valeur. On a vu quelquefois des capitaines et des équipages trahir les intérêts de leurs armateurs, et il pourrait arriver que l'équipage d'un navire réellement neutre colludât avec les capteurs afin de le faire passer pour ennemi. C'est pour cela qu'il faut que les dépositions de l'équipage capturé soient sévèrement contrôlées. Quand elles sont en contradiction avec les pièces de bord, elles ne doivent être admises que lorsqu'il est évident que l'équipage n'est pas de connivence avec les capteurs.

Dans quels cas les passe-ports, connaissements, factures et autres papiers sont-ils réguliers ou irréguliers? C'est ce que l'on ne peut guère décider d'une manière abstraite. Ce sont des questions qui se posent toujours en fait, et qui ne peuvent bien se résoudre que sur des espèces. Nous rapportons ici un grand nombre de décisions, qui pourront servir de guides pour arriver, en cette matière, à des solutions certaines, conformes au droit et à la jurisprudence.

Les décisions relatives à la validité des passe-ports se trouvent placées sous les articles suivants, qui s'occupent plus spécialement de cette matière.

Nous classerons les monuments de jurisprudence que nous possédons dans l'ordre suivant :

a. De la force probante des pièces de bord, et du moment où elles doivent être produites pour faire preuve.

b. De la valeur des pièces non signées.

c. Des connaissements.

Mais auparavant nous placerons deux décisions du Conseil d'État, qui paraissent juger en sens contraire la question

de savoir si les navires neutres peuvent être déclarés de bonne prise pour n'avoir pas de papiers de bord dans des cas où les lois du pays neutre auquel ils appartiennent ne les y obligent pas ; mais nous ferons remarquer que l'une de ces décisions s'applique à un navire armé, et l'autre à un navire non armé. Nous ne saurions trop approuver la décision relative au navire armé. Si un gouvernement, se plaçant en dehors du droit des gens et de ces lois universelles qui dominent les nations et qui s'imposent à elles, n'obligeait pas ses sujets à se munir de papiers de bord leurs navires armés, nous n'hésitons pas à décider que les navires portant le pavillon de ce gouvernement devraient, en cas de capture, être déclarés de bonne prise. En effet, cette nation favoriserait par là même la piraterie ; or, les puissances civilisées ne doivent avoir aucun ménagement pour les États dont la législation aurait pour résultat de menacer la sûreté du commerce et de la navigation. Et, du reste, si nous considérons l'espèce ci-dessous, relative au navire armé, nous y verrons qu'il s'agissait d'un navire appartenant à une puissance assez mal famée alors. Il s'agissait d'un navire grec, et c'était en 1828 et 1829, alors que la Grèce, luttant pour son indépendance, était loin d'être organisée comme elle l'a été depuis sous le protectorat des grandes puissances européennes.

CONSEIL D'ÉTAT. — 3 *décembre* 1828.

Le prise d'un caboteur non muni de papiers de bord n'est pas valable, quand il est d'usage chez la nation à laquelle il appartient que les caboteurs n'aient pas de papiers de bord.

LE NISUS *contre* LE MANSOURE *et* LE ROUGE.

Les bateaux *le Mansoure* et *le Rouge* avaient été capturés par le brick de guerre *le Nisus*. Ils n'avaient pas de pièces de bord. Les capteurs avaient pensé que c'étaient des navires de la régence d'Alger, avec laquelle on était alors en guerre. Mais il fut établi qu'ils étaient tunisiens. En ces circonstances, le Conseil d'Etat statua comme suit :

CHARLES, etc. ; — Considérant que les bateaux *le Mansoure* et *le Rouge* n'étaient pas algériens et ne naviguaient pas sous pavillon algérien ; qu'ils étaient sortis de l'un des ports de la régence de Tunis pour

faire le cabotage, et que leur navigation n'offrait rien d'irrégulier selon les lois de ce pays[1].

Art. 1er. La prise, faite par notre brick *le Nisus*, des bateaux *le Rouge* et *le Mansoure*, est déclarée non valable.

Conseil d'État. — 13 *mai* 1829.

La prise d'un caboteur, armé, non muni de papiers de bord, est valable, même s'il est d'usage chez la nation à laquelle il appartient que les caboteurs soient armés et n'aient pas de papiers de bord.

Mistick grec *contre* la Junon.

La frégate *la Junon* avait capturé dans le Levant, le 9 juillet 1827, un mistick grec qu'elle avait trouvé armé et sans papiers de bord. Les propriétaires de ce navire contestèrent la validité de la prise ; ils appuyaient leur contestation sur ce qu'ils faisaient le cabotage et sur l'usage où étaient les navires grecs caboteurs d'être armés pour leur défense et de ne pas se munir de pièces de bord. Ils produisaient une lettre écrite à l'agent consulaire de France en Grèce par l'un des secrétaires d'État de la Grèce, dans laquelle ces usages étaient constatés.

Néanmoins, le Conseil valida la prise.

CHARLES, etc.; — Considérant qu'il est établi que le mistick grec capturé le 9 juillet 1827 par la frégate *la Junon* était armé, sans papiers de bord et sans pavillon.

Art. 1er. La prise du mistick grec, capturé le 9 juillet 1827 par notre frégate *la Junon*, est déclarée valable.

a.) De la force probante des pièces de bord, et du moment où elles doivent être produites pour faire preuve.

Conseil du roi. — 26 *octobre* 1692.

Lorsque les pièces trouvées à bord d'un navire présentent le navire comme neutre et lorsque les gens de l'équipage capturé le déclarent ennemi, les dépositions doivent prévaloir sur les pièces de bord.

Le Roi, étant informé que, par l'arrêt du 20 septembre 1692, il aurait été fait mainlevée du vaisseau *la Notre-Dame du Pilier*, et des marchandises de son chargement, fondé sur ce qu'il s'y est trouvé un passe-port du roi de Portugal, et un connaissement qui porte que les marchandises dont il y est fait mention ont été chargées à Lisbonne pour le compte et risque d'un marchand portugais, quoique, par l'interrogatoire des officiers principaux dudit vaisseau, il parût que lesdites marchandises sont pour compte de marchands ostendois ou hollandais : ce qui donnait lieu d'adjuger aux armateurs la cargaison et le vaisseau, suivant les art. 7 et 24 de l'ordonnance de 1681, au titre *Des prises*. Et comme cette mainlevée est également contraire aux intérêts de S. M. et au bien de son service ; que même il ne serait pas juste que des con-

[1] Les lois tunisiennes n'astreignent pas les caboteurs à avoir des papiers de bord.

naissements et autres actes, souvent concertés pour favoriser le commerce des ennemis, prévalussent aux dépositions des officiers et matelots des vaisseaux pris, qui seuls peuvent éclaircir la vérité et découvrir la fraude; — Vu ledit arrêté du 20 septembre 1692, en ce qu'il a donné mainlevée dudit vaisseau et de partie des marchandises de son chargement; A DÉCLARÉ le tout de bonne prise; ordonne qu'il sera vendu, et le prix en provenant délivré au sieur de la Bardelière et consorts, à la réserve du dixième de ses droits, et qu'à la délivrance les dépositaires seront contraints et, moyennant ce, bien et valablement déchargés; — VEUT S. M. que les art. 7 et 24 de l'ordonnance de 1681, au titre *Des prises*, soient exécutés sans aucune modification ni restriction, et que pleine et entière foi soit ajoutée aux dépositions des capitaines, matelots et officiers des vaisseaux pris, s'il n'y a contre eux aucun reproche valable proposé par les réclamateurs, ou quelque preuve de subornation et de séduction. Défend S. M. aux capitaines des vaisseaux preneurs et aux armateurs, leurs consorts et tous autres, d'user d'aucunes menaces, voies de fait ni violence, contre les officiers et matelots des vaisseaux pris, sous peine de punitions corporelles, etc.

CONSEIL DES PRISES. — 27 *prairial et* 27 *thermidor an IX.*

En cas de contradiction entre les dépositions de l'équipage capturé et les énonciations d'une pièce de bord, on doit croire les dépositions, surtout lorsqu'elles sont contraires à l'intérêt de ceux qui les font.

LE MUNSTER DORIS *contre* LE BRAVE, *et* LA NANCY *contre* L'ENJOLEUR.

(Voir la 1re décision ci-dessous, même section, § 2, de la *validité des passe-ports*, et la 2e, tit. VIII, ch. II, sect. 1re.)

CONSEIL D'ÉTAT. — 13 *janvier* 1816.

Si un navire porte de doubles expéditions, des expéditions ennemies et des expéditions françaises, on doit admettre comme preuve de la nationalité ennemie les dépositions des équipages capturés, desquels résulte l'aveu de leur caractère ennemi.

LA SAINT-ANTOINE *et* LA VIERGE-DES-CARMES *contre le corsaire français* L'AUDACIEUX.

Deux chebecks espagnols, *le Saint-Antoine* et *la Vierge-des-Carmes*, furent arrêtés par le corsaire *l'Audacieux* dans le courant de l'année 1813. Au moment de la capture, on trouva à leur bord des papiers de mer, émanés du gouvernement insurrectionnel de l'Espagne. Aussi la commission de la marine de Civita-Vecchia, alors port français, déclara les deux chebecks de bonne prise, le 16 juillet 1813. Les équipages avaient été envoyés à Livourne. Interrogés par l'administration de la marine de ce port, ils déclarèrent que les chebecks avaient des expéditions des deux gouvernements, qui se disputaient le pouvoir en Espagne; que les véritables pièces de bord étaient celles émanées de l'autorité française; que les autres n'avaient été prises que pour tromper l'ennemi. Ces dépositions envoyées à Civita-Vecchia, on visita les chebecks, et on trouva, en effet, les expéditions françaises, délivrées par le

commissaire français à Palamos. Ces pièces étaient un rôle d'équipage français, une patente de santé et un reçu des douanes. Mais le capitaine du *Saint-Antoine*, Magino-Ribas, et deux matelots avaient déclaré qu'ils venaient de Palerme, port ennemi, et qu'ils allaient à Arnez-del-Mara.

Le 15 juin 1814, le Conseil des prises avait confirmé la décision de la commission de Civita-Vecchia et adjugé les deux chebecks au capteur.

Les capturés se pourvurent au Conseil d'Etat. Sur le pourvoi intervint la décision suivante :

LOUIS, etc.; — Considérant que, dans le système le plus favorable aux capturés, celui où les papiers que l'on prétend avoir été découverts à Livourne à bord des deux chebecks seraient admis en concurrence avec ceux trouvés à bord à l'instant même de la capture, il s'agirait toujours d'examiner sous la protection et pour l'intérêt duquel des deux gouvernements alors ennemis, au nom desquels avaient été délivrées ces deux espèces de papiers, s'opérait la navigation des deux chebecks ; qu'à l'égard du chebeck *le Saint-Antoine*, cette question de fait se trouve évidemment résolue par l'interrogatoire subi le 5 juillet 1813 à Civita-Vecchia par le capitaine, Magino-Ribas et deux hommes de son équipage, duquel il résulte, de même que des pièces trouvées à bord à l'instant de la capture, qu'il venait de Palerme et allait à Arnez-del-Mara ; que ces dépositions méritent d'autant plus de foi qu'elles sont contraires à l'intérêt de ceux qui les ont faites, et qu'on n'allègue aucun motif qui ait pu les porter à déguiser la vérité ; que le port de Palerme était ennemi à l'égard du gouvernement alors subsistant en France, et que le chebeck *le Saint-Antoine* ne pouvait pas le fréquenter sous le pavillon de ce dernier gouvernement ; que, de plus, il résulte des papiers trouvés à bord à l'instant de la capture que *le Saint-Antoine* était chargé d'huile pour compte ennemi ; qu'à l'égard du chebeck *la Vierge-des-Carmes*, la qualité de bâtiment ennemi, nonobstant les pièces que l'on prétend y avoir été découvertes à Livourne, résulte des circonstances réunies de son voyage à Palerme, constaté par le billet de sortie de ce port trouvé à bord lors de la capture, et par les déclarations susdites faites devant la justice de paix de Saint-Felien le 30 octobre 1813 ; de la déclaration du sieur Ribas, capitaine du chebeck *le Saint-Antoine*, dans son interrogatoire du 3 juillet à Civita-Vecchia, portant qu'il marchait de conserve avec le chebeck *la Vierge-des-Carmes*, de la fuite de ce dernier bâtiment pendant plusieurs heures devant le corsaire français, et de l'abandon de ce même bâtiment par le capitaine et l'équipage ;

Art. 1er. La requête des sieurs Magino-Ribas et Lorenzo Bosch, au nom qu'ils agissent, est rejetée.

CONSEIL DES PRISES. — 17 *brumaire an IX.*

Lorsqu'un navire justifie de sa neutralité par des pièces de bord régulières, il peut cependant être déclaré de bonne prise, s'il appert d'autres papiers trouvés à bord qu'il est ennemi. L'apparence doit céder devant la réalité.

LA MOLLY *contre* L'ÉOLE.

Conclusions du commissaire du gouvernement Durand.

« Le 1er ventôse an VIII, le corsaire *l'Eole* de Bordeaux rencontra par les 41 d. 49 m. de latitude N. et les 18 d. de longitude *la Molly*, sous

pavillon américain ; ce bâtiment, armé de douze canons, ayant un équipage de vingt-six hommes, et chargé de tabac, goudron, térébenthine et merrain, venait de Norfolk en Virginie. Il était destiné pour Hull, en Angleterre. Arrêté sous le prétexte que ses papiers n'étaient point en règle, il fut conduit le 4 mars 1800 au port de Rivadeo, où la première instruction fut faite en la manière accoutumée. — Le commissaire français de la Corogne rendit un jugement favorable au corsaire. Le 17 août suivant, John Borrowdale, capitaine de *la Molly*, a interjeté appel de cette décision. C'est par suite de cet appel que le Conseil se trouve saisi de cette affaire.

« L'examen attentif des pièces de bord ne m'a présenté aucun résultat particulier ; et sous ce point de vue cette affaire rentre dans la classe des affaires américaines sur lesquelles le Conseil a porté des décisions depuis le nouveau traité : le passe-port (malgré le soin qu'on a pris de relever la circonstance d'une petite bande de papier au bas de laquelle est apposée une signature d'un notaire public) m'a paru à l'abri de tout reproche fondé. Huit connaissements, deux manifestes, dont l'un est le *duplicata*, un acte de propriété en bonne forme, l'acte du serment du capitaine, et plusieurs autres papiers dont le Conseil me dispensera de faire l'énumération, semblent interdire, sur la propriété du navire, jusqu'à la possibilité d'un doute. La neutralité de l'équipage donnerait peut-être lieu à une discussion plus sérieuse, si le traité du 8 vendémiaire ne tranchait, pour ainsi dire, le nœud de ces difficultés. L'objection tirée la nature de la cargaison, composée en partie de goudron, ne peut se soutenir devant les traités soit de 1778, soit du 8 vendémiaire dernier.

« L'exposé que je viens de faire au Conseil lui ferait sans doute pressentir mon opinion, si une pièce trouvée parmi les papiers de bord n'avait rendu douteux ce qui paraissait le plus avéré ; elle a fourni au capteur des armes dont il a su se servir pour attaquer le capitaine américain. C'est une lettre du 18 janvier 1800, écrite par John Cooper et Cᵉ, principal chargeur, à MM. Knox et Kay, négociants à Hull. — Elle ne contient presque pas une phrase qui ne dépose contre celui qui s'en trouve le dépositaire, qui ne démente ce qui résulte de ses papiers de bord, qui ne l'accuse d'avoir caché une propriété anglaise sous pavillon américain.

« Si l'acte de propriété, dont je vous ai parlé, fait croire que le bâtiment *la Molly* appartient à Jean Knox, marchand de New-York, la lettre prouve qu'il est réellement la propriété des sieurs Knox et Hay, de Hull, ses correspondants ; John Cooper lui rend compte des soins qu'il a pris de leur navire, des réparations qu'il a été obligé d'y faire, des canons qu'il en a tirés pour les mettre en vente ; il porte à leur débit le compte de ces déboursés ; il leur accorde, d'un autre côté, un crédit pour le montant du fret. Il faudrait rapporter la lettre tout entière pour n'omettre aucun des passages qu'elle renferme ; mais, pour ne pas être plus long qu'il ne convient, je me bornerai à transcrire ce passage, suffisant pour porter la conviction : « Ci-joint encore le compte des déboursés pour *la Molly*, montant à 6,554-14 (dollars), au débit de votre compte ; ils paraissent monter haut, mais vous ne les verrez pas de même, si vous considérez l'arriéré vraiment considérable de gages qui étaient dus à son équipage à son arrivée en Virginie ; d'ailleurs, les frais, augmentés et augmentant chaque jour de notre part, sont devenus très-sérieux. A l'examen, *la Molly* n'était pas en si bon état que nous l'imaginions ; nous avons été obligés de lui donner une poupe neuve et

quelques voiles neuves dont elle ne pouvait pas se passer ; nous pouvons vous assurer qu'il n'a pas été fait, de notre part, aucune dépense qu'on pût éviter, et les capitaines Sappie et Borrowdale ont soigneusement veillé à vos intérêts. — Vous trouverez ci-joint un compte du fret de *la Molly*, dont le montant est sur votre crédit en compte, etc. » Et d'ailleurs ils ajoutent : « Lorsque le capitaine Sappie a quitté le bâtiment, nous avons engagé le capitaine Borrowdale aux mêmes termes que le premier ; ces termes vous étant connus, nous n'avons plus rien à dire à cet égard. »

« Lorsque les preuves légales sont en opposition avec celles que fournissent des lettres ou autres pièces particulières non authentiques, auxquelles devons-nous le plus de confiance ? Cette question est facile à résoudre. — La preuve résultant d'un acte public, tel qu'un passeport, est fondée sur la confiance réciproque que doivent avoir des gouvernements amis, il a été nécessaire au maintien de l'harmonie qui règne entre les nations, qu'on se contentât, de part et d'autre, de preuves fournies par des actes revêtus de signatures d'officiers publics, préposés pour cet effet ; ces officiers publics, de leur côté, sont obligés, dans la plupart des cas, de s'en rapporter à la bonne foi de ceux qui s'adressent à eux pour obtenir leur attache, et, sans doute, leur confiance est quelquefois trompée. — Il leur est difficile, pour ne pas dire impossible, de discerner les propriétés des administrés. Il faut donc qu'il s'en rapportent à leur déclaration. Par exemple, à la suite du passe-port du capitaine Borrowdale, on trouve l'acte du serment qu'il a prêté, que « le navire qu'il occupe actuellement est un bâtiment des Etats-Unis d'Amérique, et qu'aucun citoyen ou sujet des puissances présentement en guerre n'y a aucune part ou intérêt, soit directement, soit indirectement. C'est sur la foi de cet exposé que le gouvernement américain le prend sous sa sauvegarde et lui accorde sa protection... — Plus il est facile d'abuser de la confiance qu'un gouvernement est obligé d'accorder à ses négociants, plus on doit accueillir, je ne dis pas les présomptions, mais au moins les preuves des supercheries auxquelles ceux-ci peuvent avoir recours pour le tromper. Si donc le hasard en présente, et qu'elles soient de nature à faire suspecter les pièces de bord, il n'est pas douteux que le Conseil n'ait le droit de les peser dans la balance impartiale de la justice, et de les faire prévaloir sur les preuves légales, lorsqu'elles sont telles qu'elles ne peuvent se concilier avec elles.

« Les lois et les usages prescrivent de recueillir les déclarations des capturés, de les interroger... — Une lettre est encore moins suspecte qu'une déclaration, et elle ne doit pas avoir moins de force; il est impossible de supposer que celui qui en était dépositaire suppose un titre qui lui porte préjudice : on doit donc ajouter foi à son contenu, et croire, lorsqu'elle présente des résultats contraires aux pièces de bord, que celles-ci sont l'ouvrage de la simulation et qu'elles ont été obtenues sur un faux exposé... Si donc il est prouvé que le bâtiment *la Molly* appartient aux Anglais, c'est une conséquence nécessaire que la cargaison doit être confisquée. Tel est le droit public des nations de l'Europe, depuis plus d'un siècle ; et c'est aussi celui qui est consacré par nos traités, particulièrement par le dernier (art. 15) avec les Etats-Unis d'Amérique. Je crois en avoir assez dit au Conseil pour motiver mes conclusions.

« Je conclus à ce que le navire *la Molly* et la cargaison soient décla-

rés de bonne prise : en conséquence, confisqués au profit des armateurs du corsaire *l'Eole*, de Bordeaux, sauf les droits qui reviennent aux invalides et aux marins français. »

« Le Conseil, — Adoptant les motifs développés dans les conclusions du commissaire du gouvernement, — Décide que la prise faite par le corsaire *l'Eole*, de Bordeaux, du navire sous pavillon américain *la Molly*, est bonne et valable; en conséquence, adjuge au profit des armateurs et équipage dudit corsaire tant ledit navire, ses agrès, ustensiles, apparaux, appartenances et dépendances, que toutes les marchandises et effets composant son chargement. »

Conseil des prises. — 17 *brumaire an IX.*

Lorsqu'un navire justifie de sa neutralité par des pièces de bord régulières, il peut cependant être déclaré de bonne prise s'il appert d'autres papiers trouvés à bord qu'il est ennemi. L'apparence doit céder devant la réalité.

le Winyau *contre* l'Ariége.

Conclusions données par le commissaire du gouvernement Giraud.

« Le 5 nivôse an VIII, le corsaire *l'Abeille* ayant rencontré *le Winyau*, lui tira deux coups de canon, sans que le navire répondît à la semonce. Sur un troisième, *le Winyau* arbora pavillon américain, sans diminuer de voiles ; et ce ne fut que sur deux autres coups tirés à boulet que le navire mit en travers, et que le capitaine vint à bord du corsaire, auquel il exhiba ses papiers, consistant en une lettre de marque des Etats-Unis, un registre, un certificat de la douane, un connaissement, une instruction des Etats-Unis, un engagement des hommes de l'équipage, une lettre pour Londres, portant connaissement, factures et ordres à suivre par le capitaine, adressée à Henry Tompson ; une instruction au capitaine pour se conformer aux ordres de Henry Tompson, un manifeste de la cargaison, portant destination pour Londres ; une lettre de mer ou passeport, et un compte courant.

« Le capitaine capturé, interpellé de déclarer s'il avait d'autres papiers, répondit négativement, et déclara ne pouvoir signer le procès-verbal de capture, parce qu'il n'entendait pas la langue.

« Le corsaire *l'Abeille* prit le capitaine du *Winyau* et douze hommes de son équipage sur son bord ; il en laissa huit sur *le Winyau*, où il établit Pierre Macquer chef de prise, en lui laissant les papiers de la capture, et il cingla vers La Rochelle. — On voit par un certificat des officiers-majors du corsaire *l'Abeille*, en date du 12 nivôse an VIII, que, s'étant aperçus que le capitaine capturé feuilletait des papiers, ils en prévinrent le capitaine du corsaire, qui ordonna de suite une nouvelle visite, d'après laquelle ils reconnurent que le navire venait de Bombay ; qu'il n'avait passé à New-York que pour prendre des papiers américains, quoiqu'ils n'eussent rien trouvé qui eût rapport à ce voyage dans ceux envoyés par la prise, malgré la demande qui avait été faite au capitaine capturé de tous ses papiers.

« Les pièces nouvellement découvertes étaient : une lettre de Londres, du 24 septembre 1798, signée Robertson, à l'adresse du capitaine Steel, capitaine du *Winyau* ; — une adresse de différents correspondants dans les ports de Feruambouc, de la baie de tous les Saints, de Rio-

Janeiro et Goa ; — une facture d'épiceries vendues au capitaine Steel, en date du 25 juin 1799, à Bombay ;— enfin un manifeste de son chargement, paraissant avoir été pris à New-York pour Londres.

« Dans l'intervalle de la première capture à cette découverte, les marins français mis à bord de la prise avaient cessé d'en être les maîtres ; ils avaient été mis aux fers par l'équipage du *Winyau*, qui prit alors la route de l'Angleterre. Mais, avant son arrivée dans les ports de la Grande-Bretagne, *le Winyau* fut rencontré le 8 nivôse par le corsaire français *l'Ariége*, qui lui donna la chasse, le fit amener et le fit conduire à Brest, où la première instruction se fit devant le juge de paix.

« Il résulte d'une déclaration de Jean-Baptiste Leclerc, matelot du corsaire *l'Abeille*, témoin produit par l'un des armateurs de *l'Ariége* ; que le corsaire *l'Abeille* avait capturé *le Winyau* le 5 nivôse ; que le commandement en avait été confié à Pierre Macquer, l'un des premiers officiers du corsaire, avec treize hommes de son équipage ; que, le 7 nivôse, six hommes et un mousse du *Winyau*, laissés à bord par les capteurs, profitèrent du moment où les Français étaient assoupis, pour se révolter et fondre sur ces marins français, qu'ils mirent successivement aux fers ; que, le 4 dudit mois, *l'Ariége* donna la chasse au bâtiment américain, qui amena pavillon après que *l'Ariége* eut tiré un coup de canon ; que les matelots américains ne reconnurent le bâtiment pour français qu'après lui avoir hélé qu'ils venaient de New-York et qu'ils allaient à Falmouth en Angleterre, chargés de coton ; qu'au même instant ils aperçurent le pavillon français, et qu'alors le capitaine Macquer arracha le porte-voix des mains du second américain, et héla audit bâtiment qu'il était une prise du corsaire *l'Abeille*, dont les Américains s'étaient rendus maîtres la veille ; et ayant reconnu ledit bâtiment pour être le corsaire *l'Ariége*, de Bordeaux, ledit Macquer demanda main-forte au capitaine Henri qu'il avait reconnu ; que celui-ci s'empressa de faire mettre son canot à la mer ; qu'alors le second capitaine descendit briser les fers des Français ; que les officiers du corsaire étant arrivés à bord de ladite prise, ils s'en emparèrent, et conduisirent deux Américains et deux Français à bord de *l'Ariége*, et que le déclarant fut du nombre ;

« Il me semble que tout doit se réduire à la double question suivante : — *Le Winyau* était-il américain et chargé à New-York ? N'était-il pas plutôt anglais et chargé à Bombay ? — Ces points de fait me paraîtraient être les seuls à discuter, à moins que l'art. 4, convention du 8 vendémiaire an IX, ne forçât le Conseil à considérer un fait qui serait faux et démontré tel, à considérer, dis-je, ce fait comme incontestable, parce qu'il serait consigné dans les pièces qui sont les seules preuves exigées par cette convention.

« Je commence par assurer le Conseil que tous les papiers qui constituent ce qu'on appelle pièces de bord sont parfaitement en règle, et remplissent bien au delà les dispositions de la convention du 8 vendémiaire an IX.— Ces pièces n'ont point été critiquées, et véritablement ne peuvent pas l'être, quant à la forme et à l'authenticité.

« Et, en effet, quelles preuves a exigées cette convention pour constater des propriétés américaines ou françaises ? « De part et d'autre, « dit l'art. 4, les preuves de propriété relativement aux navires mar- « chands, seront un passeport dans la forme suivante, etc., etc., et le « passe-port suffira nonobstant tout règlement contraire.— Par rapport « à la cargaison, les preuves seront des certificats contenant le détail de

« la cargaison, du lieu d'où le bâtiment est parti et de celui où il « va, etc. » — Ce texte paraît clair, précis, impératif; et on peut raisonnablement en conclure que dès qu'un navire voyage sous un passeport délivré par le gouvernement des Etats-Unis, dès que des certificats ou des connaissements donnent le détail de sa cargaison, en constatent la propriété américaine, et font connaître qu'il est parti d'un port américain, on peut, dis-je, raisonnablement en conclure que tout ce que le traité a voulu est rempli; que nous ne sommes pas en droit d'exiger davantage; que tout soupçon de simulation nous devient interdit; que que nous ne pouvons plus raisonner d'après les vraisemblances, et que nous devons considérer et respecter le navire et la cargaison comme des propriétés amies.

« S'il existe un cas où, malgré le traité, le soupçon de simulation peut être admis, ce cas seul est celui d'un jet de papiers à la mer. — Cette opinion est fondée sur ce que, d'après le droit public des nations, le jet des papiers à la mer n'est pas seulement un soupçon de simulation, mais bien la preuve complète; et le règlement de 1778 l'a tellement jugé de cette manière, qu'il a décidé impérativement que pour ce seul fait, et sans qu'il fût besoin d'examiner les autres papiers trouvés à bord, le navire devait être réputé ennemi et sa confiscation prononcée.

« Ici, aucun jet de papier à la mer n'a eu lieu, et ceux trouvés à bord sont dans les formes voulues par la convention de l'an IX. La preuve légale de la propriété américaine existe donc dans son entier; et cette preuve doit l'emporter sur toutes les inductions contraires. — Tel est le vœu d'une convention qui, n'ayant eu pour but que de rappeler l'harmonie et la bonne intelligence entre la France et les Etats-Unis, ne doit éprouver de notre part ni restriction ni commentaire; dont l'exécution littérale doit prouver aux deux nations le respect que chacune d'elles porte à leurs engagements respectifs: convention toute généreuse, sans doute, de la part du gouvernement français, mais qui par cela seul doit être exécutée avec scrupule.

« J'avoue, citoyens magistrats, qu'en s'attachant trop strictement au texte du traité du mois de vendémiaire an IX, sans se permettre de pénétrer quel a été son véritable esprit, on en pourrait conclure que des pièces de bord en règle pourraient et devraient seules faire prononcer sur la qualité d'ami, dans le cas même où ces pièces, arrachées par la mauvaise foi aux autorités de l'Amérique septentrionale, ne seraient cependant qu'un masque pour cacher la propriété ennemie; mais convenons du moins qu'il serait par trop pénible de reconnaître pour incontestable ce qui intimement ne nous paraîtrait pas la vérité; qu'il serait bien désagréable d'être obligé de juger la marchandise sur sa seule étiquette; et que ce serait être généreux à l'excès que de traiter comme notre allié, parce qu'il en présente les titres, celui que nous reconnaîtrions être notre ennemi à travers son déguisement.

« Je ne pense pas que la convention du 8 vendémiaire an IX nous ait imposé de semblables obligations; je ne pense pas qu'elle nous ait enlevé la faculté d'aller chercher la vérité dans les autres pièces trouvées à bord; et le Conseil lui-même a établi cette opinion en principe, en prononçant, le 17 brumaire an IX, la confiscation de *la Molly*, navire se disant américain, voyageant sous un passe-port américain, portant des connaissements et manifestes américains en bonne règle, mais à bord duquel se trouvèrent également des lettres particulières qui démontrèrent la fausseté des pièces légales, et qui parurent au Conseil mériter

une plus grande foi, parce qu'elles ne pouvaient pas avoir été, comme les dernières, arrachées à l'autorité publique surprise par la fraude et l'imposture ; parce qu'il était impossible de supposer que celui qui était dépositaire de pareilles lettres se fût fait un titre qui lui porterait préjudice à lui-même. — Cela posé, voyons donc si *le Winyau*, malgré son passe-port et ses connaissements, au lieu d'être américain n'est point anglais. »

Le commissaire du gouvernement, après avoir rappelé les faits de la cause, conclut qu'en fait *le Winyau* est un navire anglais, et il ajoute : « S'il y a eu simulation, ce n'est donc plus le cas d'appliquer à la prise du *Winyau* la faveur rétroactive accordée aux Américains par le traité du 8 vendémiaire an IX.

« Je le répète, la fausseté des pièces légales est prouvée par les lettres particulières ; elle est démontrée d'ailleurs par l'impossibilité physique d'avoir acheté, équipé et chargé *le Winyau* à New-York, dans l'espace de treize jours. Sous tous les rapports, *le Winyau* n'est donc pas une propriété américaine...

« Le gouvernement américain doit sans doute attacher un grand intérêt à l'exécution de la convention de l'an IX ; mais il ne peut pas vouloir que, sous le prétexte de cette convention, des Anglais soient traités par nous comme des Américains : il ne peut pas trouver mauvais que nous cherchions à découvrir notre ennemi, quand il se cache sous la livrée de notre allié. Agir ainsi, ce n'est point manquer à nos engagements ; c'est les remplir au contraire ; c'est donner au gouvernement américain une preuve de notre amitié, puisque nous nous chargeons de punir, et que nous le vengeons nous-mêmes de l'injurieuse imposture qui lui a été faite...

« Or, il me paraît démontré que *le Winyau* est une prise anglaise, et je me crois en conséquence fondé à requérir la confiscation du navire *le Winyau* et de sa cargaison. »

« Le Conseil, — en donnant acte aux armateurs tant du corsaire *l'Abeille* que du corsaire *l'Ariège* de leurs déclarations qu'au moyen des arrangements par eux faits, il ne subsiste plus de contestation entre eux sur la question de savoir auquel des capteurs, en cas de la validité de la prise, elle serait adjugée, ou pour quelle portion à chacun d'eux ; — Faisant droit au fond, et adoptant les motifs exprimés dans les conclusions du commissaire du gouvernement, lesquelles renferment des raisonnements tellement pressants, déduits des pièces de bord, qu'ils opèrent la conviction de la propriété anglaise du navire ; — Tout vu et considéré, — Décide que la prise du navire *le Winyau* est bonne et valable. »

Conseil d'État. — 27 *mai* 1816.

Lorsque les capteurs ne produisent pas les papiers de la prise, on doit néanmoins juger la prise, et on peut, pour y arriver, s'appuyer sur tous autres renseignements, notamment sur des rapports émanés des autorités françaises.

la Réussite *contre* le San-Bonaventure.

Les armateurs du corsaire *la Réussite*, qui avait capturé le navire espagnol *le San-Bonaventure*, n'avaient pas produit devant le Conseil des prises, saisi par la demande en mainlevée formée par les proprié-

taires du *San-Bonaventure*, les pièces de bord trouvées sur ce navire. Le Conseil avait alors ordonné la restitution de la prise, le 20 juillet 1814.

Pourvoi au Conseil d'Etat, par les armateurs de *la Réussite*.

Décision suivante :

LOUIS, etc.; — Considérant que le décret du 6 germinal an VIII, en ordonnant l'envoi au Conseil des prises des pièces de bord et d'instruction, n'a pas prescrit ni pu prescrire que, lorsque ces pièces ne pourraient pas être produites, il ne serait pas prononcé sur le sort des bâtiments capturés, et que, dans l'espèce, ce Conseil a laissé s'écouler un délai suffisant pour que les capteurs aient pu faire à cet égard les diligences qui étaient à leur charge, attendu leur intérêt; considérant qu'il n'est pas prouvé que les marchandises détaillées dans le récépissé de la douane de Castro-Ordiales, du 9 décembre 1811, fussent anglaises, et que, lors même que les marchandises, qui étaient en petite quantité et de peu de valeur, eussent été anglaises, le décret du 21 novembre 1806, qui, en introduisant à cet égard un droit nouveau, en autorisait la capture, n'étendait pas cependant cette mesure au bâtiment et au reste de la cargaison; considérant qu'il résulte du rapport du consul de France à Saint-Ander, et des témoignages du commandant français à Castro-Ordiales et de l'intendant français dans la province de Biscaye, que, lorsque le navire *le San-Bonaventure* a été arrêté, il a justifié par ses papiers de bord, expédiés par les autorités françaises à Gyon, et dont le corsaire s'est emparé, que ledit navire venait de Gyon, port occupé par les troupes françaises; qu'il y avait pris son chargement, et qu'il allait à Bilbao, autre port occupé par les troupes françaises; que l'effet de ces papiers n'a pu être détruit ni par la licence du commandant de la Corogne, si d'ailleurs ledit navire n'a pas dérogé, par le fait, au caractère d'allié, ni par les autres pièces produites par les capteurs, qui ne paraissent pas se rapporter au voyage actuel du navire; considérant que le corsaire *la Réussite* n'a pas eu de motifs suffisants d'arrêter ledit navire :

ART. 1er. La requête du sieur Henri Castro, armateur, et des capitaine et équipage du corsaire français *la Réussite*, est rejetée. — Lesdits armateur, capitaine et équipage, sont condamnés aux dépens.

CONSEIL DES PRISES. — 13 *floréal an IX*.

Des rapports d'experts, qui établissent qu'une partie de la cargaison leur paraît ennemie, ne peuvent pas prévaloir contre des actes authentiques émanés de magistrats, et qui établissent la neutralité.

LE GEBRUDER *contre* L'OISEAU.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« Il résulte des pièces de bord que le capitaine est porteur d'un passe-port du roi de Danemark, expédié à Copenhague, le 5 janvier 1798, à David Abendana Evamias, bourgeois d'Altona, propriétaire du navire nommé *Gebruder*; que ce navire est commandé par Hans Bunning, pour partir de Hambourg pour le port de Livourne et autres lieux.

« Le rôle d'équipage, émané des officiers d'Altona, est signé par les magistrats de la même ville; il est relatif aux dispositions du passe-port, ainsi que le contrat d'engagement des hommes de l'équipage.

« Les certificats de la douane qualifient tous de danois le navire *le Gebruder*; l'acte de jauge et les certificats de propriété des magistrats d'Altona sont uniformes sur la qualification danoise du navire; la neutralité du navire est prouvée.

« Celle de l'équipage n'est point contestée, elle est authentiquement prouvée par les pièces de bord qui y sont relatives.

« Quant à la cargaison, sa neutralité ne me paraît pas moins certaine.

« Les bourgmestres et sénat de la ville de Hambourg déclarent provenir d'Allemagne les 400 pièces de plomb que le corsaire veut faire considérer comme anglais.

« Le certificat de ces magistrats est légalisé par le consul de la République française.

« Le connaissement, signé par le capitaine, est parfaitement en règle; il prouve que ce plomb appartient aux sieurs Pistorius, négociants de Hambourg.

« Ce connaissement est confirmé par un certificat du sénat, et légalisé par le consul de la République. Le manifeste est conforme au connaissement, et également légalisé par le consul français.

« Rien n'est plus strictement régulier que les pièces de bord relatives au chargement du navire.

« En vain le capteur dira-t-il qu'un rapport d'experts prouve que le plomb est anglais, et par conséquent sujet à confiscation.

« Le rapport des experts ne suffit pas pour établir ou faire rejeter la neutralité du navire, de l'équipage et de la cargaison; leur décision ne saurait prévaloir sur le certificat donné par des magistrats.

« Mais voudrait-on faire prévaloir le rapport des experts au connaissement et à l'acte de serment, il faudrait du moins que leur déclaration fût positive.

« Or, les experts ne disent pas que les plombs sont anglais, mais que la forme des pains leur paraît anglaise, qu'ils ne peuvent affirmer de quelle mine ils proviennent. Cette déclaration est incertaine, celle du connaissement est positive; elle doit être préférée. Tout prouve que les plombs appartiennent à des neutres, qu'ils sortent des mines de Goslar en Allemagne; des certificats authentiques ne peuvent le laisser révoquer en doute.

« Les lettres G. R. ne veulent pas dire *Georgius Rex*, mais présentent la marque indicative de la ville libre de Goslar.

« D'ailleurs, comment penser que les Danois fissent venir des plombs d'Angleterre, tandis qu'ils peuvent en sortir à meilleur compte des mines d'Allemagne?

« Enfin, pour que la loi du 29 nivôse an VI pût ici recevoir son application, il faudrait, ainsi que déjà le Conseil s'est souvent prononcé à cet égard, que les marchandises anglaises à bord fissent une partie notable de la cargaison, et, dans l'espèce, les 400 saumons de plomb n'équivalent point au tiers de toutes les marchandises.

« Le navire est neutre.

« L'équipage est neutre.

« La cargaison est neutre.

« Le tout doit être restitué.

« Est-il dû des dommages-intérêts? Je ne le pense point.

« Le chanvre, le plomb trouvés à bord, cette marque G. R., les dispositions de la loi du 29 nivôse, qui voulaient qu'un vaisseau chargé de

marchandises anglaises, en tout ou en partie, fût confisqué, peuvent avoir autorisé l'arrestation du navire et doivent mettre le capteur à l'abri des dommages et intérêts.

« Par ces considérations, je conclus à la restitution du navire et de la cargaison, sans dommages-intérêts. »

Du 15 floréal an IX. Décision du Conseil des prises, qui annule sans dommages-intérêts la prise du navire danois *le Gebruder* par le corsaire *l'Oiseau*.

CONSEIL DES PRISES. — 9 *messidor an VIII.*

Un rapport d'expert, déclarant un navire ennemi, ne peut prévaloir contre les pièces de bord qui le représentent comme neutre.

Lorsqu'un navire porte deux passe-ports, l'un pour le cabotage, l'autre pour une destination fixe, il ne peut pas être déclaré de bonne prise s'il est établi que le second ne devait servir qu'après l'expiration du premier.

Lorsque le capteur a certainement eu la conviction que la prise était invalide, et que cependant il en a poursuivi la condamnation, il doit être condamné à des dommages-intérêts.

Si des jugements en premier ressort contiennent des imputations calomnieuses contre des magistrats étrangers, il y a lieu, pour les juges du dernier ressort, de faire communiquer à ces magistrats la décision qui détruit ces imputations.

LE REYSIGER *contre* LE COURAGEUX.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le navire *le Reysiger*, capitaine Matheus Jurgens, naviguait sous pavillon prussien. Il sortait de Rotterdam. Il fut pris le 29 brumaire, sur les quatre heures après midi, à six milles de terre, par le lougre *le Courageux*, de Calais, et il fut conduit à Ostende.

« La neutralité du navire, celle de la cargaison, celle de l'équipage étaient contestées. On censurait les principales pièces de bord.

« Sur les défenses respectives, le tribunal de commerce d'Ostende confirma la prise, par jugement du 15 pluviôse an VII, et ce jugement fut sanctionné par celui du tribunal civil du département de la Lys, séant à Bruges, intervenu le 7 germinal de la même année.

« Le capturé se pourvut en cassation, et le tribunal de cassation n'avait point encore prononcé lorsque le Conseil a été établi.

« Examinons les moyens du capteur et les réponses du capturé.

« Le capteur prétend que le navire pris est anglais. Comment le prouve-t-il? Par un rapport d'expert. Quand ce rapport a-t-il été fait et comment? Il a été fait après le jugement du tribunal d'appel. La chose est étrange : partout, l'instruction doit précéder le jugement. Ici, c'est le jugement qui précède l'instruction. Comment le singulier rapport dont il s'agit a-t-il été fait? Sans appeler les parties intéressées. Le capturé n'a été ni vu, ni entendu, ni averti.

« Par qui le rapport a-t-il été ordonné? Par le juge de paix, dont la mission était finie. Que déclarent les experts? Ils reconnaissent que le navire avait été construit dans le Nord, et que, conséquemment, il était originairement neutre. Mais ils prétendent qu'il avait été allongé de douze

pieds, qu'il avait une quille nouvelle, que l'allongement avait été fait en Angleterre, que les réparations excédaient des trois quarts la valeur du navire préexistant, et que, d'après l'usage maritime, il doit être considéré *et de fait est devenu de construction anglaise.*

« Sur quoi donc les experts jugent-ils que le navire avait reçu un supplément de douze pieds ? Connaissaient-ils l'état primitif de ce navire ? De quel point sont-ils partis pour nous donner la mesure de la partie additionnelle qu'ils supposent? Rien de tout cela n'est expliqué.

« Puisqu'ils affirment que, par les réparations faites au navire, ce navire, par eux reconnu de fabrication du Nord, est devenu de construction anglaise, ils auraient dû nous dire comment cette métamorphose s'est opérée, comment il leur a été possible de démêler la forme originaire, qui devait avoir été détruite par la forme nouvelle, et de découvrir ce qu'était un navire avant des réparations que l'on suppose excéder des trois quarts sa valeur première, et qui conséquemment équivaudraient à une reconstruction presque absolue, pourquoi ne nous ont-ils pas développé ce qu'ils entendaient par construction du nord et par construction anglaise, afin que nous pussions comparer l'une à l'autre, et confronter l'état actuel du navire avec les deux espèces de construction? D'après quel principe assurent-ils qu'un navire réparé en Angleterre serait par cela seul devenu anglais, quoiqu'il ne le fût pas originairement? Ce point de droit excédait la mission des experts, qui ne sont jamais arbitres que du point de fait.

« Tout est donc vicieux dans le rapport que nous discutons. Clandestinité, impéritie, défauts de motifs et de détails, absurdité dans les déclarations faites, excès de pouvoirs dans la conclusion, voilà ses caractères : il est donc évidemment nul et frauduleux.

« Mais si le rapport dont il s'agit ne prouve rien, nous avons sous les yeux des preuves incontestables qui attestent la neutralité du navire.

« Il résulte des pièces que le navire, originairement batave, est devenu propriété prussienne, et que c'est alors qu'il a pris le nom qu'il porte aujourd'hui. Laurent Bent et Joseph Autony le vendirent à Abbegg, habitant de la ville d'Embden, le 5 juin 1797, par acte passé devant les échevins de Rotterdam, en vertu d'un décret de l'Assemblée nationale batave. La propriété de ce navire fut reconnue en faveur d'Abbegg, devant le magistrat d'Embden, le 7 décembre suivant ; et depuis cette époque, *le Reysiger* arbora le pavillon prussien, sous lequel il a toujours navigué.

« Le capturé avait deux passe-ports : l'un du 7 décembre 1797, l'autre du 23 octobre 1798. Le premier ne devait avoir de vie que pour un an ; le deuxième ne devait également avoir qu'un an de durée ; on prétend qu'ils ne fixaient aucune destination.

« La réponse est facile.

« Les passe-ports pour le cabotage ne renferment point de destination précise. Suivant les avis que l'on reçoit, on va dans un lieu ou dans un autre, parce que la grande affaire est de tirer le meilleur parti possible du chargement. De là, nous ne voyons d'abord aucune destination fixe dans le premier passe-port. Nous avons dit que ce passe-port était bon pour un an. Le capitaine achève un premier voyage avant l'expiration de ce terme. A son retour, il va au magistrat, lui remet le premier passe-port et en sollicite un deuxième. Le magistrat ne croit point un deuxième passe-port nécessaire ; il se borne à proroger le premier en ces termes : *Représenté et signé pour le voyage ultérieur d'ici à Sainte-Croix à*

Embden, à l'hôtel-de-Ville, le 23 août 1798. Comme dans ce voyage ultérieur il ne s'agissait plus d'un simple cabotage, on fixe d'une manière précise la destination du navire. C'est dans l'état de cette destination fixée, et avant même l'expiration de l'année portée par le premier passeport, que le navire a été pris : cela est convenu. Donc cette prise ne peut en aucune manière être motivée par le prétendu défaut de destination ; le deuxième passe-port trouvé à bord n'avait été pris que par surabondance ; il faisait corps avec le premier.

« Dire que les connaissements supposaient une destination pour Saint-Thomas ou ailleurs, et que conséquemment il y avait contravention au passe-port, c'est proposer une objection qui n'en mérite pas le nom. Les îles danoises de Saint-Thomas et de Sainte-Croix sont à une distance l'une de l'autre qui ne permet pas de les séparer.

« Quant au rôle d'équipage, on avance qu'il est faux, et on accuse de ce faux les magistrats d'Embden. Selon le capteur, le faux consiste en ce que les gens de l'équipage étaient à Rotterdam, le 23 octobre 1790, c'est-à-dire le jour où le rôle fut rédigé et arrêté devant le bourgmestre et le sénat d'Embden. Cette accusation grave est évidemment calomnieuse. *Le Reysiger* était à Rotterdam. Le chargement était consommé et les hommes de l'équipage choisis. On envoya les nom, surnoms, demeure et profession de chacun d'eux à l'armateur Abbegg, à Embden. Celui-ci se présenta au bourgmestre et au sénat, et demanda la rédaction du rôle. Le bourgmestre et le sénat commencèrent leur rédaction par ces paroles remarquables, qui auraient dû prévenir toute méprise : *Nous, bourgmestre et sénat de la ville d'Embden, certifions par ces présentes que le capitaine Matheus Jurgens, commandant le navire* le Reysiger, *est tenu de citer devant le consul royal Prussien Scholt, à Rotterdam, les officiers et matelots à engager pour ledit navire, nommés comme il suit :*

« Il est donc visible que le bourgmestre et le sénat d'Embden n'ont point arrêté le rôle d'équipage, mais qu'ils se sont réduits à une première rédaction, qui n'était qu'un projet ; il est visible qu'en faisant cette rédaction, ils en ont solennellement déclaré l'insuffisance, puisqu'ils ont imposé l'obligation formelle au capitaine de faire citer devant le consul royal prussien, à Rotterdam, les hommes *à engager*, dont les noms se trouvaient inscrits. Ce n'est qu'à Rotterdam que la citation a été faite et que l'engagement a été formé ; aussi ce n'est que là où le rôle a été arrêté par le consul en ces termes : *De notre connaissance, Rotterdam, le* 27 *octobre* 1798. Il est donc inconcevable que, contre la teneur des pièces, on se soit permis des déclamations indécentes contre des magistrats sans reproche.

« Le Conseil regrettera sans doute de ne pouvoir offrir à ces magistrats une satisfaction proportionnée à l'offense.

« La prise du navire *le Reysiger* et de sa cargaison est donc absolument nulle.

« Nous pensons qu'il est dû des dommages et intérêts au capturé, et cela résulte de la conduite même du capteur. Il ne s'est conformé à aucune des précautions indiquées par les lois pour la conservation des effets pris ; il a, contre sa propre conviction, supposé des faux où il n'y en avait pas ; il a fermé les yeux à la vérité constatée par des actes authentiques, pour faire procéder clandestinement, et après coup, à des vérifications aussi absurdes qu'irrégulières. On voit qu'il a voulu, après la prise, créer par des procédures illégales, et j'ose dire fraudu-

leuses, les moyens de la légitimer. Un capteur est excusable quand il est trompé par les apparences; mais il ne l'est pas s'il agit ouvertement contre les preuves apparentes et réelles qui auraient dû prévenir toute erreur.

« Par ces considérations, je conclus à ce que, sans s'arrêter aux jugements du tribunal de commerce d'Ostende, du 13 pluviôse an VII et du tribunal civil du département de la Lys, séant à Bruges, rendu le 29 germinal suivant, il soit décidé par le Conseil que la prise du navire *le Reysiger* et de sa cargaison sera déclarée nulle; que mainlevée en sera faite au capitaine Jurgens, ensemble de ses agrès et apparaux, papiers de bord, effets et marchandises; que le tout lui sera restitué, avec dommages et intérêts, dont la liquidation sera faite aux formes de droit.

« Je conclus, en outre, à ce qu'il soit décidé par le Conseil qu'attendu les inculpations calomnieuses qui s'étaient glissées dans les défenses et dans les jugements de première instance et d'appel, au sujet du rôle d'équipage, le commissaire du gouvernement sera chargé de prendre les voies convenables pour faire parvenir au bourgmestre et au sénat de la ville d'Embden une expédition en bonne et due forme de la décision qui interviendra. »

Le Conseil décide que la prise du navire prussien *le Reysiger*, et de sa cargaison, faite par le corsaire français *le Courageux*, est nulle et de nul effet; fait levée à Matheus Jurgens, capitaine dudit navire, de ses agrès et apparaux, ensemble des effets, marchandises et papiers de bord; ordonne que le tout lui sera restitué, avec dommages et intérêts, dont la liquidation sera faite aux formes de droit;

Faisant droit sur les conclusions du commissaire du gouvernement; attendu les inculpations calomnieuses glissées dans les défenses de l'armateur du corsaire *le Courageux*, et adoptées par les jugements de première instance et d'appel, au sujet du rôle d'équipage du navire *le Reysiger*, charge le commissaire du gouvernement de prendre les voies convenables pour faire parvenir au bourgmestre et au sénat de la ville d'Embden une expédition en forme de la présente décision.

Conseil des prises. — 29 *nivôse an IX.*

Il ne faut pas juger les actes d'après leur dénomination, mais d'après leur contenu.

L'instruction du propriétaire du navire au capitaine, lorsqu'elle comprend tout ce que la charte-partie, la facture, le connaissement et le manifeste doivent régulièrement comporter, peut remplacer tous ces actes.

LA FREDERICKA.

Avant l'établissement du Conseil des prises, les tribunaux avaient déjà statué sur la prise de *la Fredericka*, qui avait été annulée. Le jugement qui avait prononcé ainsi devait-il être maintenu ou réformé?

Les papiers de bord n'étaient pas, d'après leurs titres, conformes à la loi; il n'y avait à bord qu'une instruction des propriétaires au capitaine, mais cette pièce contenait toutes les indications voulues par la loi. Quel effet pouvait-elle produire? Telle était la question posée au Conseil?

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le jugement est fondé en justice, il est basé sur les dispositions du

règlement de 1778; ses dispositions ne peuvent qu'être approuvées par le Conseil, qui n'a vu ni pu voir dans l'instruction du propriétaire au capitaine qu'une pièce de bord aussi authentique, aussi légale, aussi démonstrative de la neutralité, que les lois, la justice et la raison puissent l'exiger.

« La dénomination d'une pièce n'en détruit pas le contenu. Ce n'est pas telle ou telle pièce de bord, sous telle ou telle dénomination que la loi exige, mais la preuve de la neutralité. Celle de la cargaison est constante, puisque la pièce dont il s'agit réunit tous les caractères des pièces énumérées par la loi.

« Le manifeste n'est point compris, d'après les ordonnances et les règlements, dans l'énumération nominative des pièces de bord, mais il est compris implicitement dans l'expression générale de la loi *et autres pièces constatant la neutralité*; toute autre pièce établissant cette preuve remplit la lettre, l'esprit et le vœu de la loi. Cela est si vrai, que le Conseil a reçu, comme connaissement, un manifeste général dans une affaire au rapport du citoyen Lacoste.

« Si le manifeste dont la loi ne parle pas est implicitement compris dans l'expression collective *et autres pièces*, il suit nécessairement que l'instruction du propriétaire au capitaine doit être rangée dans la classe des autres pièces, puisqu'elle comprend tout ce que la charte-partie, la facture, le connaissement et le manifeste peuvent régulièrement comporter. »

Du 29 nivôse an IX, décision du Conseil des prises, qui invalide la prise du navire *la Fredericka*.

Tribunal de cassation. — 17 *pluviôse an VII*.

La nullité du passe-port d'un navire ne peut être prononcée sur de simples présomptions, et elle n'entraîne la saisissabilité de ce navire qu'à défaut d'autres pièces de bord justifiant sa neutralité.

le Furet *contre* l'Elisabeth.

Du 17 pluviôse an VII, jug. trib. cass., sect. civ. Lombard, rapp.; Abrial, commiss.; Berryer et Pérignon, av.

« Le tribunal, — Vu les art. 2 et 4, règlem. 26 juillet 1778; — Attendu qu'il n'était pas prouvé que le navire *l'Elisabeth* fût dans le port de Hambourg le 26 juillet 1797, jour de la délivrance du passe-port; qu'il est même présumable qu'il était dans le port d'Altona ce jour-là, puisque le dernier chargement à Hambourg est à la date du 26 du même mois; d'où il suit que le tribunal civil du département des Bouches-du-Rhône, en réputant nul ce passe-port sur de simples inductions ou présomptions que le navire était alors à Hambourg, a violé l'art. 4. règlem. 26 juillet 1778; — Attendu qu'en supposant que le navire fût à Hambourg lors de la délivrance du passe-port, la confiscation de ce navire et de sa cargaison serait contraire à l'art. 2 du même règlement, puisque, dans ce cas, la nullité du passe-port n'opère pas la confiscation, mais seulement le rejet du passe-port comme pièce probante de la neutralité, et qu'il y avait à bord une foule d'autres pièces régulières qui constataient la propriété neutre du bâtiment et des marchandises chargées; — Attendu que l'exception proposée par les armateurs du corsaire *le Furet*, et prise de ce que le duché de Holstein, dont

Altona est la capitale, étant compris dans les Etats du corps germanique, avec lequel l'état de guerre dure encore, doit être considéré comme pays ennemi, ne doit pas être examinée dans l'espèce, puisque le navire, de construction danoise, monté par un capitaine danois, et la cargaison, n'appartiennent pas à des habitants du duché de Holstein, mais à des habitants de Copenhague, sujets du roi de Danemark, qui a accordé le passe-port, en sa qualité de roi de Danemark, et non de duc de Holstein, et à des habitants de Hambourg, pays neutre : — Par ces motifs, — CASSE et annule le jugement du tribunal civil du département des Bouches-du-Rhône, en date du 23 prairial an VI. »

CONSEIL DES PRISES. — 26 *messidor an VIII.*

Les pièces admises comme preuve de la neutralité n'ont pas besoin d'être présentées au moment de l'arrestation du navire; elles peuvent l'être plus tard, s'il est constant qu'elles étaient à bord lors de la capture.

L'ANTOINETTE *contre* LE BORDELAIS.

L'Antoinette, navire portant pavillon danois, expédié de Copenhague pour Trinquebar et Frederiknagor, avait été arrêté le 25 pluviôse an VII par le corsaire *le Bordelais*.

Il y avait à bord de *l'Antoinette* vingt caisses de piastres. En remettant ses papiers au corsaire, le capitaine de *l'Antoinette* n'avait pas donné les connaissements relatifs à ces caisses; on les trouva plus tard dans un étui de rasoirs placé dans la malle du capitaine, sur laquelle les scellés n'avaient pas été apposés. Ces connaissements n'avaient-ils pas été fabriqués après coup et introduits dans la malle depuis la prise? Il y en avait quatre. Ce qui prouvait leur sincérité, c'est qu'un double d'un de ces quatre connaissements avait été trouvé dans la chambre du subrécargue, sur laquelle on avait posé les scellés.

Cependant le tribunal de commerce de Bordeaux valida la prise; sur l'appel, le tribunal civil de la Gironde rendit le jugement suivant :

« Considérant 1° que nulle pièce de bord ne contient aucune énonciation de vingt caisses de piastres; qu'aucune n'atteste encore qu'elles aient été chargées à Copenhague; que le capitaine Moller n'a exhibé en mer aucun papier qui y fût relatif, ni qui en constatât la propriété neutre, et, qu'à cet égard, il est en pleine contravention à l'art. 2, règlement 26 juillet 1778, qui veut que les maîtres des bâtiments neutres soient tenus de justifier sur mer de leur propriété neutre;

« 2° Que les quatre connaissements relatifs au chargement de ces piastres, dont trois, depuis l'arrivée de la prise, et sur l'indication du capitaine Moller, ont été trouvés dans la malle placée hors des scellés, et le quatrième enveloppé dans une lettre trouvée parmi les papiers de Splengner, méritent d'autant moins la confiance du tribunal, que le capitaine Moller, non-seulement au moment de la prise, mais depuis, lorsque le juge de paix ouvrit la boîte des pièces de bord en sa présence, et lorsqu'il l'interrogea sur le nombre de ces pièces, en a constamment nié l'existence;

« 3° Qu'indépendamment de ce que toutes ces circonstances ne permettent pas de croire à la sincérité de ces quatre connaissements, et à l'appui de l'art. 2, règlement déjà cité, qui fait un devoir de justifier sur mer de la propriété neutre, notamment par les connaissements; des dispositions de l'art. 11, même règlement, qui sont tellement précises

que, dans aucun cas, les pièces rapportées après la prise ne puissent faire aucune foi, ni être d'aucune utilité ant aux propriétaires desdits hâtiments qu'à ceux des marchandises qui pourraient y avoir été chargées ; et que, dans toutes les occasions, on ne doit avoir égard qu'aux seules pièces trouvées à bord au moment de la prise ;

« 4° Que les chargeurs du navire *l'Antoinette* ne pourraient être fondés à réclamer des dommages et intérêts de la part du citoyen Balguerie, armateur du *Bordelais*, que si la prise de ce navire avait été jugée entièrement illégale ; mais que, dès que, par leur propre fait ou celui de leura agenta, ils se sont constitués en contravention aux lois sur la course, dès qu'ils ont rendu l'arrestation du navire légitime, et encouru la confiscation d'une partie de la cargaison, ils ont à s'imputer toutes lea pertes qu'ils ont faites, et doivent les supporter :

« Par toutes ces considérations, le tribunal d'appel confirme la confiscation des piastres, et ordonne la mainlevée du navire et de toutea les autrea marchandises de la cargaison. »

Pourvoi en cassation. Avant qu'il eût été statué sur ce pourvoi, le Conseil des prises fut institué, et l'affaire lui fut renvoyée.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement Portalia :

« Posons d'abord quelques principes. La propriété neutre doit être prouvée par les passe-ports, les connaissements, les factures et autres pièces de bord. Cette preuve est à la charge du capturé, d'après le vœu de tous les réglements. Maia quand la propriété neutre est prouvée, si le capteur suppose quelque fraude, il doit la prouver à son tour ; car, comme le neutre est tenu de constater son droit et sa propriété, le capteur est tenu d'établir son exception. Dans les circonstances actuelles, les preuves matérielleа de la neutralité sont administrées en bonne forme. Maia on prétend que ces preuves matérielles cachent une propriété ennemie ; on reproche au capitaine capturé de n'avoir pas été loyal et franc ni dans ses réponses personnelles, ni dans sa conduite, et de n'être, sous des apparences trompeuses, qu'un agent des Anglais.

« Cea reproches sont graves, mais la fraude ne se suppose pas ; des preuves concluantes doivent la démasquer.

« Entrons dans les détails. Les piastres sont le premier objet de la discussion des capteurs, dans les mémoires qui m'ont été remis. Les connaissements relatifs à ces piastres ont été produits ; mais il s'agit de savoir si l'on peut compter sur leur sincérité. Ces connaissements supposent que les piastres ont été chargées à Copenhague, et qu'elles avaient une destination neutre. Ces faits sont révoqués en doute par les capteurs. Il est évident, disent-ils, qu'au lieu d'avoir été chargees à Copenhague, elles l'ont été dans un port anglais, et qu'elles étaient destinées pour les Anglais. Noua le prouvons par une foule de circonstauces qui commandent impérieusement la conviction.

« Dana la déclaration du chargement faite au bureau des douanes, à Copenhague, on n'a point parlé des piastres. Si, à l'époque de cette déclaration, les piaatres eussent fait partie du chargement, on en eût payé le droit, sinon à la douane, du moins à la Compagnie Asiatique. Ce droit n'a pas été payé. Les piastres ne sont point énoncées dans le manifeste. Il paraît que le navire a relâché depuis son départ de Copenhague. On parle d'une relâche à Fleckeroë, mais elle n'est pas justifiée : aucune raison n'aurait pu la motiver. Il est donc visible que l'on s'est rendu dans un port anglais où elles ont été chargées. Les connaissementa relatifs aux piastres n'ont point été produits en mer, au moment de l'ar-

restation : ils sont donc suspects d'avoir été fabriqués après coup. Le soupçon augmente lorsque l'on voit le silence absolu que le capitaine et le subrécargue ont gardé, dans leurs réponses personnelles, sur les connaissements dont il s'agit.

« Si le passe-port annonçait que le navire était pour Frédéricsnagor et Trinquebar, il résulte des instructions données au capitaine, et de certaines lettres, qu'il devait relâcher au Cap, y vendre certaines parties de la cargaison et s'entendre avec les Anglais. Il y a donc fraude, simulation dans les connaissements dont il s'agit.

« Mais d'abord, que peut-on conclure du silence gardé sur les piastres, dans les déclarations faites au bureau des douanes à Copenhague? Les piastres, n'étant sujettes à aucun droit de sortie, n'avaient pas besoin d'être déclarées au bureau des douanes. Quant aux privilèges de la Compagnie Asiatique, ils ont été modifiés; cette Compagnie n'a plus de privilége exclusif que pour le commerce de la Chine. On n'était donc obligé, vis-à-vis d'elle, à aucune déclaration ni à aucun payement de droits pour des marchandises étrangères, destinées au commerce des Indes-Orientales. Au surplus, des fraudes contre les douanes danoises ne supposeraient jamais, par elles-mêmes, la violation des lois de la neutralité contre la France. Ces deux espèces de fraude n'ont entre elles aucune connexité.

« Qu'importe que les piastres n'aient point été énoncées dans le manifeste? Ce silence est celui de la sagesse et non de la fraude. Le manifeste peut être suppléé par le connaissement, et le connaissement ne saurait être exposé par le manifeste. Quand on porte des marchandises précieuses, on ne les expose pas aux regards de la cupidité : dans plus d'une occasion, la sûreté ne peut être garantie que par le secret. J'en atteste la conduite de tous les armateurs et de tous les capitaines. Ce qui est certain, c'est que l'on peut, sans manquer à aucune loi, n'avoir point de manifeste, tandis que les connaissements sont d'absolue nécessité. Il suffit donc que les piastres aient été chargées sous connaissements; car tous les auteurs enseignent que les connaissements sont la véritable et spécifique preuve du chargement. (Valin, sur le titre *Des Connaissements*, de l'ordonnance de 1681.)

« Je sais que l'on suspecte la foi des connaissements produits. Mais ces connaissements existent, comment cherche-t-on à les ébranler? On ne les indique, dit-on, qu'après coup; ils n'ont point été remis au moment de l'arrestation : ils sont donc nuls, et suspects d'avoir été frauduleusement fabriqués. L'art. 2 règlement 26 juillet 1778 porte, continue-t-on, que les maîtres de bâtiments neutres seront tenus de justifier sur mer de leur propriété neutre, par les passe-ports, connaissements, factures et autres pièces de bord; et l'art. 11, même règlement, veut que, dans aucun cas, les pièces qui pourraient être rapportées après la prise du bâtiment ne puissent faire aucune foi, ni être d'aucune utilité tant aux propriétaires desdits bâtiments qu'à ceux des marchandises qui pourraient y avoir été chargées, voulant qu'en toutes occasions l'on n'ait égard qu'aux seules pièces trouvées à bord. On conclut de ces textes que toute pièce produite ou trouvée après la prise est de nul effet et ne peut être rangée dans la classe des preuves qui, d'après les lois, doivent être données sur mer.

« Cette argumentation n'est qu'un abus des dispositions du règlement de 1778. L'objet de ce règlement a été de prévenir les fraudes, en empêchant qu'on ne puisse, dans un temps suspect, rapporter des pièces

fabriquées selon le besoin. De là, il exige que la propriété neutre soit justifiée sur mer et par les pièces de bord.

« On appelle *pièces de bord* toutes celles qui étaient à bord avant l'arrestation ou avant la prise, et qui n'ont pas été rapportées depuis. La propriété neutre est justifiée sur mer quand elle l'est par de pareilles pièces, c'est-à-dire par des actes qui n'ont pas été rapportés après la prise. Le mot *rapportées* est celui dont l'art. 11 règlement 1778 se sert : et ce mot n'est pas indifférent ; il suppose que les pièces n'étaient point à bord lors de la prise, et qu'on ne se les est procurées que postérieurement. Il ne faut donc pas dire, avec les capteurs, qu'une pièce ne peut être réputée pièce de bord qu'autant qu'elle a été connue, exhibée au moment de l'arrestation ; car c'est l'existence d'une pièce à bord qui la constitue pièce de bord, et non la connaissance plus ou moins tardive que l'on peut en avoir. Dans un navire, des pièces peuvent être placées dans des lieux différents ; et la mémoire peut être fautive quand il s'agit de les énumérer ou de les indiquer dans un moment de trouble tel que celui d'une arrestation faite par un corsaire.

« Pour remplir l'objet des lois, il suffit que l'on ne puisse raisonnablement douter qu'une pièce découverte ou indiquée depuis l'arrestation existait à bord antérieurement, et n'a point été *rapportée* ou *glissée* frauduleusement dans un temps postérieur. Cela posé, raisonnons sur le cas particulier.

« Les connaissements relatifs aux piastres existent ; ils ont été trouvés à bord : mais y ont-ils été placés furtivement après l'arrestation, ou y ont-ils été placés avant aucune communication avec le dehors, et alors que les capteurs ne peuvent avoir aucune crainte de fraude. C'est ce qu'il faut vérifier en fait. Or, voici ce qui s'est passé : à l'arrivée du navire à Bordeaux, le juge de paix se transporte à bord, il appose les scellés, place de nouveaux gardiens, et ne laisse dans le navire capturé qu'un seul mousse. C'est dans cet état de choses que l'on découvre les connaissements, sur l'indication du capitaine et du subrécargue.

« Où trouve-t-on ces connaissements ? trois dans un étui de rasoirs, placé dans la malle du capitaine, et un dans la chambre du subrécargue. La malle du capitaine n'était point sous les scellés ; celui-ci en avait la clef ; mais alors il était à bord du corsaire ; on n'a pas osé dire qu'il fût retourné sur le navire *l'Antoinette*. La chambre du subrécargue était sous le scellé, et le subrécargue était à bord du corsaire. Un procès-verbal, dont les capteurs eux-mêmes nous rendent compte, prouve qu'on n'aurait pu s'introduire dans cette chambre qu'en cassant les carreaux de la porte vitrée qui la fermait. On veut donner à entendre que le mastic de deux de ces carreaux paraissait moins ancien que le mastic des autres ; mais cette observation puérile ne peut nous mettre à portée de connaître l'époque précise à laquelle les deux carreaux dont il s'agit peuvent avoir été posés. Comment un tel changement aurait-il pu s'exécuter, lorsque à bord de *l'Antoinette* il n'y avait qu'un mousse entouré de tous les gardiens placés par le juge de paix.

« Allons au fait. Les connaissements existaient : il a été physiquement impossible de les faire venir après coup de Copenhague ; ils ont été trouvés à bord ; ils n'ont pu y être glissés frauduleusement ; ils ne sont et ils ne peuvent être critiqués dans leur forme ; les signatures qui sanctionnent ces connaissements ne sont point querellées : donc la propriété neutre des piastres est prouvée jusqu'à l'évidence.

« Je ne reviendrai plus à la discussion de ces objets ; elle a été com-

plète devant les tribunaux de première instance et d'appel. Je dirai seulement, pour me résumer, que la propriété neutre du navire et de tout ce qu'il renferme est constatée par toutes les pièces de bord, et que les capteurs n'opposent à ces pièces que des soupçons sans preuve et sans vraisemblance. Donc la prise est invalide. »

Le Conseil, — Sans s'arrêter aux dispositions des jugements de première instance et d'appel, notamment à celles qui ont adjugé au capteur les piastres faisant partie du chargement du navire composant la cargaison, et notamment les piastres fortes renfermées dans les vingt caisses trouvées à bord ; — Ordonne que ledit navire sera rendu et restitué aux propriétaires ou à leurs fondés de pouvoirs, d'après le procès-verbal de déchargement, fait aux risques et périls dudit Balguerie jeune, armateur du corsaire, et dans l'état où était la cargaison à l'époque dudit déchargement.

Conseil des prises. — 3 *brumaire an IX.*

Doivent être admises comme preuve les pièces qui étaient constamment à bord au moment de la capture.

le Saint-Jean.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement Durand.

« Je ne crois pas que l'art. 11 du règlement de 1778 puisse être applicable à ce cas, si l'on considère que les pièces que le capteur voudrait faire rejeter ont été reconnues et paraphées par lui-même ; que, quoiqu'il se plaigne de ne pas les avoir reçues en même temps que les autres, rien ne constate cependant qu'il ne les ait pas reçues à bord. En en faisant la remise lui-même, le jour de son arrivée, il les avoue et renonce par là au droit d'en récuser le témoignage ; d'ailleurs, il avait accompagné le capturé, et il ne l'avait pas perdu de vue, depuis le moment de la prise jusqu'à son arrivée.

« Les pièces déposent de la propriété neutre et du navire et du chargement ; les marchandises qui le composent sont, à la vérité, du cru ennemi, mais l'origine en est indifférente ; c'est à la propriété seule qu'il faut s'attacher : on ne peut contester aux sujets des puissances neutres la faculté de s'approvisionner où bon leur semble. »

Du 3 brumaire an IX. — Décision du Conseil des prises, qui, admettant comme preuve de la neutralité les pièces contestées, invalide la prise du navire *le Saint-Jean*.

Conseil des prises. — 3 *vendémiaire an XI.*

Les pièces qui n'ont pas été produites au moment de la capture doivent être admises comme preuves, s'il est constant qu'elles étaient à bord.

le Neptune *contre* la Providence.

Extrait des conclusions du substitut du commissaire du gouvernement Moreau.

« 17 germinal an VII, capture du *Neptune*, naviguant sous pavillon

suédois, au milieu d'un convoi de bâtiments anglais. Ce fait est justifié par l'interrogatoire de l'équipage.

« Jugement du tribunal de commerce de Fécamp, qui invalide la prise. Le corsaire se pourvoit en cassation, d'où l'affaire a été rapportée au Conseil, après admission. »

Le commissaire expose que quatre pièces, qui n'avaient pas été mises sous les scellés, ont été produites, après coup, notamment un rôle d'équipage qui n'est revêtu d'aucun sceau, et le passe-port; en conséquence, il en demande le rejet, conformément à l'art. 11 du règlement de 1778.

Il conclut à la confiscation; néanmoins, le Conseil déclare la prise nulle, après un long visa des pièces.

Le Conseil, — Attendu que la neutralité du navire et de la cargaison est pleinement justifiée; que les quatre pièces attaquées étaient constamment à bord au moment de la capture; que le 21 germinal elles ont été retirées par le juge de paix de dessous les scellés, où elles étaient restées pour être jointes aux trente-quatre autres pièces retirées le 21, décide qu'il n'y a pas lieu d'admettre la supposition qu'elles aient été apportées de terre, ni d'invoquer l'art. 11 du règlement de 1778, en ce qu'il veut que, dans aucun cas, les pièces qui pourraient être rapportées après la prise des bâtiments ne puissent faire aucune foi ni être d'aucune utilité.

Conseil des prises. — 13 *thermidor an VIII.*

La prise d'un navire, qui est arrêté parce que ses papiers paraissent simulés doit être invalidée lorsque l'on découvre que ce navire était chargé pour le compte du gouvernement français, qui avait fait faire la simulation pour tromper l'ennemi.

le Censor *contre* l'Entreprise.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le navire *le Censor*, sous pavillon suédois, part pour Riga, port de Russie. Il y charge des mâts et autres bois de construction, pour le compte de la République française.

« Les circonstances ne permettaient pas de laisser à découvert la véritable destination de ce chargement.

« On prend la robe suédoise pour cacher la propriété française, et les papiers de bord annoncent que la destination du navire et du chargement est pour Lisbonne.

« Dans sa route, *le Censor* est pris deux fois par les Anglais, et deux fois recous par les Français. Finalement, il est conduit par le corsaire *l'Entreprise* dans un port de France.

« Le ministre de la marine n'avait pas plutôt été instruit du départ du *Censor* qu'il avait adressé le connaissement de sa cargaison à l'ordonnateur de la marine de Brest, en avertissant cet ordonnateur que ce navire était chargé pour le compte de la République, avec des papiers simulés pour Lisbonne.

« *Le Censor* arriva à Saint-Nazaire. Le capteur forma sa demande en confiscation devant le tribunal de commerce de Nantes. L'ordonnateur de la marine de Brest écrivit d'ordre du ministre au commissaire du

gouvernement près ce tribunal, pour l'instruire de la vérité des choses et pour l'inviter à lui faire livrer la cargaison arrêtée. Les mêmes ordres furent réitérés dans la suite, et toujours inutilement.

« Le tribunal de commerce de Nantes et le tribunal civil du département de la Loire-Inférieure prononcèrent successivement la confiscation du *Censor* et de son chargement, au profit du corsaire capteur, et ils déboutèrent le commissaire de la marine, qui agissait en qualité de la demande en mainlevée par lui formée au nom du gouvernement.

« Les moyens du capteur étaient :

1° Qu'on n'avait trouvé à bord du *Censor* aucun passe-port, et que le passe-port exhibé postérieurement n'avait été représenté que quinze jours après la prise ; 2° que *le Censor* recous sur l'ennemi était propriété ennemie; 3° que ce navire contenait des matières et approvisionnements de guerre chargés dans un pays ennemi, et destinés pour un pays ennemi; 4° qu'il y avait fraude et simulation.

« Le capturé répondait : qu'il avait exhibé le passe-port lors de la capture; que la recousse faite sur l'ennemi d'un navire neutre ne pouvait autoriser la confiscation de ce navire; que les marchandises chargées n'avaient point été rangées, par les divers traités, dans la classe des marchandises prohibées ou de contrebande; enfin, que s'il y avait simulation dans les papiers de bord, il ne pouvait point y avoir fraude, puisque le chargement était pour le compte de la République.

« Tels ont été les systèmes respectifs des parties.

« Les doutes élevés sur le passe-port ne m'arrêteront pas longtemps. Le capturé et le capteur ne sont pas d'accord sur l'époque à laquelle il a été représenté, et sur le mode de cette représentation. Mais, à cet égard, le capteur n'ayant pas suivi, au moment de la prise, les formalités prescrites par les règlements pour fixer la nature et le nombre des papiers remis, il ne peut avec fondement supposer que la remise du passe-port n'a pas été faite dans un temps opportun. Ce qui est certain, c'est que le passe-port existe et qu'il est en bonne forme.

« Le Conseil connaît déjà mes principes sur la recousse. (Voy. ci-dessous tit. VII.) Nos lois ne déclarent de bonne prise que les navires français recous sur l'ennemi par d'autres navires français. Mais s'agit-il d'un navire neutre? Il faut faire ce que l'ennemi ferait lui-même, c'est-à-dire juger sa neutralité. La recousse d'un navire neutre autorise son arrestation. Mais la confiscation ne peut avoir lieu qu'autant qu'il est jugé que la neutralité n'était qu'une apparence trompeuse. Malgré la recousse, la question ne demeure donc jamais entière.

« La nature du chargement est une circonstance plus grave. Mais on est rassuré quand on sait que ce chargement, destiné en apparence pour Lisbonne, était pour le compte de la République.

« Le point de fait n'est point contesté et ne peut l'être. Il résulte du connaissement adressé par le ministre de la marine, et de la réclamation judiciaire du commissaire général de la marine, faite par ordre de ce ministre.

« En point de droit, un armateur en course, n'étant que le délégué de l'Etat, ne peut appliquer le droit de la guerre contre l'Etat même qui le délègue.

« Tout était simulé dans les papiers trouvés à bord du *Censor*. J'en conviens. Mais toute simulation n'est point une fraude. La loi civile ne répute frauduleuse que la simulation pratiquée dans l'intention de nuire à un tiers que l'on ne doit pas tromper. Mais elle n'a jamais donné le

nom de fraude à la simulation officieuse qui est uniquement employée pour empêcher qu'on ne nous nuise. De là le droit civil contient un titre entier *De dolo malo*, expression dont les anciens législateurs se sont servis pour distinguer le dol, ou la fraude proprement dite, d'avec les démarches prudentes qui peuvent nous garantir, dans certaines occasions, le secret, qui est si souvent l'âme des affaires, ou nous défendre contre les dangers que nous redoutons.

« Dans l'hypothèse actuelle, *le Censor* eût été pris par les Anglais si sa véritable destination eût été patente. Il a fallu la cacher. La simulation n'a donc pas eu pour objet de faire du mal à autrui, mais seulement de prévenir celui qu'on aurait pu nous faire. Donc point de fraude.

« La fraude que les lois de la course punissent est celle que l'on se permettrait à notre préjudice. Mais ces lois n'ont certainement pas entendu proscrire les moyens de prudence par lesquels on se propose de garantir la sûreté de nos propriétés nationales.

« La prétendue simulation qui a été manifestée dans la cause présente ne pouvait donc jamais devenir un prétexte de confiscation. Les jugements qui ont confisqué le navire *le Censor* et sa cargaison sont donc à la fois injustes et absurdes.

« Mais suffit-il d'ordonner la mainlevée du navire et des effets capturés ?

« Jusqu'au moment où le capteur a été éclairé sur le véritable pourcompte de la cargaison, il n'a eu aucun reproche à se faire, et personne n'a souffert.

« La recousse, la nature de la cargaison consistant presque tout entière en marchandises suspectes, la destination pour Lisbonne suffisaient pour autoriser l'arrestation du navire.

« D'autre part, le navire arrêté n'a éprouvé aucun contre-temps par l'arrestation, puisqu'il était destiné pour la France.

« Mais après qu'il a été connu que la cargaison était pour le compte de la République, c'est-à-dire qu'elle était non-seulement neutre, mais française, comment le capteur a-t-il pu décemment s'obstiner à en réclamer la confiscation ?

« Depuis cette époque, il paraît que c'est par le fait du capteur que le navire a langui dans nos ports, et que le capitaine a été exposé à tous les dommages occasionnés par une arrestation prolongée pendant environ deux années. Serait-il juste que la République payât les torts du capteur? N'a-t-elle pas fait tout ce qui était en son pouvoir pour l'éclairer? La véritable destination du navire capturé a été solennellement notifiée.

« Dira-t-on que ce sont les tribunaux qui ont fait tout le mal ? Mais le fait du juge ne devient-il pas celui de la partie même?

« Cependant je ne dois pas dissimuler au Conseil des faits qui m'ont été exposés par le capteur, verbalement ou par écrit, et qui peuvent modifier la rigueur des principes.

Il allègue qu'il a lui-même fait procéder à ses frais, et au profit de la République, au déchargement de la cargaison, et que s'il n'a pas ouvertement renoncé à sa prise, c'est dans la crainte d'exciter contre lui une insurrection de l'équipage. Le gouvernement peut faire vérifier ces faits, qui importent peu à la question principale, mais qui importent beaucoup à la manière dont le gouvernement sera autorisé à se conduire envers le capteur.

« Le gouvernement est trop juste pour ne pas rembourser des dépenses qui auraient été naturellement à sa charge, s'il est constant que

ces dépenses ont été faites par l'armateur du corsaire. Il est encore trop juste pour ne pas avoir égard aux circonstances, si le capteur n'a continué à plaider pour soutenir la validité de la prise que par la crainte fondée de voir sa sûreté compromise. Il m'a donc paru équitable d'abandonner cette partie de la cause à l'arbitrage du gouvernement, d'autant mieux que la compétence du Conseil cesse quand il ne s'agit plus que de régler des intérêts étrangers à la question de la validité ou de l'invalidité de la prise.

« Je ferai observer, de plus, que l'équipage qui a concouru à une capture dont le principe n'est ni vicieux ni illégal, et qui ne devient invalide que par la manifestation d'un secret jusque-là impénétrable, conserve des droits à la bienfaisance nationale, et mérite une gratification.

« Mais le dommage souffert par le capitaine du navire suédois doit être réparé. Ce capitaine doit être renvoyé indemne. Il ne serait pas juste qu'il supportât les pertes qu'il a essuyées par des procédés hostiles auxquels il ne devait point s'attendre. Il a voulu être utile à la République, nous devons encourager dans les neutres cette bonne volonté sans laquelle nous manquerions souvent, pendant la guerre, des choses les plus nécessaires à notre marine, à nos armées, à notre subsistance.

« D'après les règlements, un capitaine dont le navire est injustement détenu doit être payé de son fret. Il doit être remboursé de toutes les dépenses qu'il a été obligé de faire, et on lui doit une juste indemnité à raison de sa détention. C'est la disposition formelle de l'art. 3 du décret du 9 mai 1793.

« Par ces considérations, je conclus à la mainlevée du navire et de l'entière cargaison, et à ce que le capturé soit indemnisé, par qui de droit, de ce qu'il a souffert à raison de la détention prolongée de son navire. »

Le Conseil, sans s'arrêter aux jugements du tribunal de commerce de Nantes, et du tribunal civil du département de la Loire-Inférieure, des 26 pluviôse an VI et 23 floréal an VII, fait pleine et entière mainlevée du navire suédois *le Censor*, au profit d'Eric Wigreen et Hans Handiks, 1er et 2e capitaines;

Ordonne qu'il leur sera rendu avec ses agrès, ustensiles et apparaux, à quoi faire tous gardiens seront contraints, par toutes voies dues et raisonnables, quoi faisant déchargés;

Ordonne pareillement que les objets composant la cargaison dudit navire seront remis, si fait n'a été, entre les mains des propriétaires désignés par le connaissement envoyé à l'ordonnateur de la marine, à Brest, par la lettre du ministre de la marine, du 22 brumaire an VI.

Conseil des prises. — 23 *frimaire an IX.*

Lorsqu'un navire français a pris des expéditions étrangères pour tromper l'ennemi et qu'il est capturé par un corsaire français, il peut prouver sa nationalité par la production de pièces qui n'étaient pas à bord. — L'art. 2 du règlement de 1778 ne s'applique qu'aux neutres, et ne s'applique ni aux Français ni aux alliés.

Les Deux-Charlottes *contre* le Flibustier.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« Il résulte du compte que je viens de rendre au Conseil que le na-

vire *les Deux-Charlottes* et sa cargaison sont la propriété d'un négociant français, que ses expéditions danoises étaient simulées et que le gouvernement l'avait autorisé à emprunter pavillon neutre. Ces vérités sont reconnues même par le consul de Malaga, qui, dans une réponse à une lettre par laquelle l'agent maritime chargé en chef de l'administration des ports réclamait de sa justice la relaxation des *Deux-Charlottes*, lui marque que, « comme agent du gouvernement, il ne balancerait point à « relâcher sur-le-champ ce navire, mais que, comme juge, il est enchaîné « par les dispositions précises des lois, dont il ne croit pas qu'il lui soit « permis de s'écarter. »

« Quelle que soit l'idée que le consul de Malaga ait pu concevoir de la nature de ses obligations et du vrai sens de la loi, je ne pense pas que le Conseil puisse adopter ces principes. Sans doute, il ne croira pas qu'il soit obligé de se conformer au sens littéral du règlement de 1778, sans pouvoir en consulter l'esprit.

« Dans l'espèce de cette affaire, il est aisé de reconnaître que ce règlement ne trouve point d'application ; il concerne les neutres et ne concerne qu'eux : cela résulte évidemment du titre et de tous les articles, dont chaque disposition regarde uniquement les bâtiments neutres, les puissances neutres.

« Il était nécessaire de prendre contre la simulation les précautions que l'usage autorise et que l'expérience fait juger suffisantes. De là, la nécessité de la part des neutres de prouver leur neutralité par les pièces mêmes de bord, et la défense d'avoir égard aux pièces rapportées après la prise ; mais lorsque le gouvernement lui-même est instruit de la simulation, et qu'il la permet, toutes ces précautions ne sont plus nécessaires ; elles ne seraient d'ailleurs pas possibles.

« Si les pièces qui prouvent la propriété française étaient à bord, il n'y aurait plus de simulation, ou, du moins, elle serait imparfaite, et son succès dépendrait du hasard, de l'adresse du capitaine ou de la discrétion de son équipage.

« La même raison d'Etat qui a suggéré les précautions consacrées par les règlements en doit dispenser les Français lorsque la simulation devient nécessaire au succès de leurs entreprises. Vouloir les en punir, ce serait faire ce que fait l'ennemi lorsqu'ils tombent entre ses mains.

« Le reproche d'immoralité tombe de lui-même ; c'est le gouvernement qui permet cette espèce de ruse de guerre. La question de savoir s'il est permis de tromper un ennemi doit être reléguée dans les écoles ; elle peut occuper les moralistes, qui même ne s'accordent pas entre eux sur ce point ; mais la politique n'est pas encore assez épurée pour rejeter une fraude qui doit avoir une influence utile sur notre commerce et notre prospérité.

« Mais le corsaire capteur est trompé lui-même ; sans doute, ses espérances sont frustrées, et il ne fait pas le bénéfice qu'il aurait pu faire, si la prise eût été ennemie ; c'est une de ces chances multipliées que l'on court dans ces sortes d'entreprises.

« Par ces motifs, je conclus à la relaxation du navire *les Deux-Charlottes* et de sa cargaison. »

Du 23 frimaire an IX.—Décision du Conseil des prises qui déclare la prise du navire *les Deux-Charlottes* par le corsaire *le Flibustier* nulle et de nul effet.

Conseil d'État. — 18 *août* 1811 *et* 3 *juillet* 1816.

L'art. 2 du règlement de 1778, qui dit que les navires neutres seront obligés de justifier sur mer de leur nationalité ne s'applique pas aux alliés. — Les alliés peuvent donc en justifier par des pièces qui ne se trouvent pas à bord au moment même de la capture.

En cas de capture illégale, le capteur ne doit pas de dommages-intérêts s'il a été induit en erreur par l'obscurité de la loi.

le Jonge-Cornelis *contre* l'Actif, le duc de Reggio et l'Elise.

Le navire hollandais *le Jonge Cornelis* fut capturé, le 28 août 1810, par les corsaires *l'Actif*, *le Duc de Reggio* et *l'Elise*. Il avait refusé d'obéir à cinq coups de semonce, et il n'avait mis en panne qu'au sixième, alors que, poursuivi par les corsaires, il n'avait plus de chances de leur échapper.

En mer, le capitaine du navire hollandais ne put pas justifier de sa nationalité d'une façon suffisante ; surtout, il ne représentait pas le *pour-compte* de sa cargaison.

Pouvait-il, pour justifier de la nationalité du navire et de celle de la cargaison, produire d'autres pièces que celles qui se trouvaient à bord ?

On s'adressa au Conseil d'État, pour qu'il interprétât l'article 2 du règlement de 1778. Ce Conseil émit, le 18 août 1811, l'avis suivant :

Le Conseil d'État, qui, en exécution du renvoi ordonné par Sa Majesté, a entendu le rapport de la section de législation sur celui du grand-juge ministre de la justice, tendant à faire décider si l'article 2 du règlement du 26 juillet 1778 s'applique aux cargaisons des bâtiments sous pavillon des puissances alliées ; — Vu ledit article ; — Considérant qu'outre que le texte cité n'indique que les bâtiments neutres comme sujets à la justification prescrite, le motif de cette limitation se fait sentir et se déduit, en thèse générale, de ce que l'allié, non protégé contre l'ennemi par la nature de son pavillon, n'a pas le même intérêt que le neutre à simuler ou à cacher la propriété de la cargaison, et n'est conséquemment point aussi suspect que celui-ci ; — Que cependant, et si, dans l'état actuel de la législation maritime, des maîtres de bâtiments français ou alliés ne peuvent, sans devenir coupables, transporter des marchandises du cru anglais qui seraient devenues leurs propriétés, ils ne peuvent pas davantage transporter les marchandises d'origine neutre qui seraient devenues propriétés ennemies ; mais que cette dernière présomption ne résulte pas contre les alliés, comme contre les neutres, de la seule absence de mention du *pour-compte* dans les connaissements ou autres pièces de bord ; — Qu'ainsi, dans le cas où l'on articulerait contre un allié que sa cargaison est propriété ennemie, les faits justificatifs, de même que les faits contraires peuvent s'établir par preuves et pièces, même autres que celles trouvées à bord ; Est d'avis que l'article 2 du règlement du 26 juillet 1778 n'est point applicable aux bâtiments des puissances alliées, et que l'affaire du *Jonge-Cornelis*, qui a donné lieu au rapport, ainsi que toutes celles de la même espèce, doivent se juger tant par les pièces de bord que par les autres documents qui se rencontrent dans chacune d'elles.

Le Conseil des prises se conforma à cet avis, et, admettant des pièces autres que celles qui étaient à bord, il déclara la prise illégale. Les capturés, qui avaient conclu en ce sens, réclamaient des dommages-inté-

rêts, notamment pour des avaries arrivées à la cargaison, et qu'ils imputaient aux capteurs. La décision du Conseil des prises du 11 déc. 1811 rejeta la demande de dommages-intérêts, par les motifs suivants :

« Attendu que le défaut d'énonciation de la propriété du chargement a été, surtout avant l'avis du Conseil d'Etat, un motif tranchant d'arrestation ; que, d'un autre côté, la résistance opiniâtre du navire, qui n'a mis en travers qu'à la sixième semonce, était propre à faire soupçonner que l'expédition avait été mise, dans un temps quelconque, sous la protection des Anglais ; qu'ainsi, tant pour éclaircir ce soupçon que pour vérifier la propriété, il était indispensable d'amener la prise, et qu'une fois sous la main de l'autorité, l'abandon qu'en auraient fait les capteurs et le consentement qu'ils en auraient donné n'eussent pas empêché que le Conseil n'en prît connaissance, etc. »

La dame Boissaert et le sieur Pierre Louis, propriétaires de la cargaison du *Jonge-Cornelis* se pourvurent au Conseil d'Etat, qui, le 3 juillet 1816, statua comme suit :

« LOUIS, etc.; — Considérant qu'il résulte de la procédure, et notamment des doutes élevés sur l'application du règlement du 26 juillet 1778, qui n'ont été résolus que par l'avis du Conseil d'Etat du 18 août 1811, rendu à l'occasion du *Jonge-Cornelis*, que les capteurs ont eu des motifs suffisants d'arrêter ledit navire ; qu'en conséquence, ils ne peuvent être responsables des dommages résultant immédiatement de l'arrestation; — Considérant qu'il n'a été dressé aucun procès-verbal de l'état des potasses, soit lors du déchargement et de leur entrée en magasin, soit lors de la vente qui en a été faite; que les causes de la détérioration desdites potasses et les circonstances y relatives n'ont de même été constatées par aucun acte ; qu'en conséquence, il n'existe aucun moyen de reconnaître si ladite détérioration provient d'une cause qui donne lieu à responsabilité, et, dans ce cas, de déterminer le montant de l'indemnité, et que ladite veuve Boissaert et le sieur Louis ont à s'imputer de n'avoir pas fait, dans le temps, les diligences nécessaires à l'effet de provoquer lesdits procès-verbaux et actes, et d'avoir rendu toutes vérifications impossibles par le retard qu'ils ont apporté à leur pourvoi :

« Art. 1er. La requête susdite de la dame veuve Boissaert et du sieur Pierre Louis est rejetée. — Art. 2. Les dépens sont compensés entre les parties. »

JURISPRUDENCE ÉTRANGÈRE.

Cour de l'Amirauté (Angleterre). — 29 *juin* 1854.

Les juges des prises maritimes ne peuvent se décider que d'après les papiers trouvés à bord. — Des neutres ne sont pas recevables à produire, après la prise, des pièces qui établiraient qu'ils sont propriétaires de marchandises saisies sur un navire ennemi.

Le brick russe *l'Ida*, du port de 174 tonneaux, était parti d'Helsingsford pour Rio-Janeiro, muni d'une charte-partie couvrant une cargaison de 2,650 balles de café. Le 17 avril dernier il fut capturé par le vaisseau de Sa Majesté Britannique, *le Gorgon*, en sortant de Dagerost, dans le golfe de Finlande, et conduit à Londres.

M. Sharp se présentait au nom de MM. Behrens et fils, de Hambourg, à qui ces balles de café étaient consignées, et qui prétendaient qu'elles devaient les couvrir d'avances par eux faites. Ils alléguaient que c'était les seules sûretés qu'ils eussent. Ils soutenaient qu'en leur qualité de

neutres, ils avaient le droit de demander et d'obtenir la restitution de la cargaison.

M. R. Philimore, avocat de la reine, soutint, au contraire, que non-seulement la cargaison devait être confisquée, mais qu'à raison de la collusion dont les revendiquants s'étaient rendus coupables, il y avait lieu de les condamner aux dépens. Le capitaine avait déclaré que la cargaison appartenait à des sujets russes, et que les expéditeurs, MM. Heyman et Cᵉ, avaient tiré deux lettres de crédit, l'une endossée à MM. Behrens et fils, l'autre tirée sur Elseneur. La charte-partie était donc une pièce simulée.

Mᵉ Deane, avocat de Sharp, mandataire de Behrens et Cᵉ, soutint que ces derniers avaient un droit de propriété incontestable jusqu'à ce qu'on leur eût remboursé leurs avances. Le capitaine, en déclarant que le café appartenait à des Russes, n'avait fait qu'une supposition ; car il ignorait la vérité des choses. Mᵉ Deane demandait donc une restitution pure et simple, disant qu'un refus serait la ruine complète de ses clients ; subsidiairement, il concluait à ce qu'on leur permît au moins de produire les titres justificatifs de leur réclamation.

Le président, M. Lugsnington, s'est exprimé ainsi : « Il y a trois partis à prendre : prononcer la confiscation, ordonner la restitution, ou surseoir jusqu'à plus ample informé. Suivant le mode de procéder de la Cour, il se déciderà d'après l'examen des papiers trouvés à bord et d'après la déposition du capitaine de l'équipage. Il en résulte que *l'Ida* est un navire russe, et le capitaine a déclaré que la cargaison lui a été remise aux risques et périls des négociants finnois. A ce moment, il n'existait à bord aucune espèce de charte-partie, ce qui a excité sa surprise. La présence des lettres de crédit ne lui a révélé aucun intérêt pour les revendiquants actuels. Ces lettres ne paraissent avoir été qu'un moyen de couvrir les marchandises contre toute réclamation faite par un ennemi ou non.

« Or, la réclamation de MM. Behrens et fils repose sur deux motifs : le premier, c'est qu'ils sont consignataires des cafés ; le second, c'est qu'ils ont fait des avances sur cette marchandise. La loi leur impose l'obligation de prouver leur droit par un titre, non pas légal, mais seulement d'équité ; ils ne font pas cette preuve : il n'y a donc lieu de leur accorder le supplément de temps qu'ils réclament, quand il est établi qu'ils ont produit des titres fabriqués et faux. »

En conséquence, la validité de la prise fut prononcée ; mais MM. Behrens et fils échappèrent à la condamnation aux dépens, parce que la Cour a pensé que les faits de la cause n'étaient pas de nature à entraîner une pareille condamnation.

b.) De la valeur des pièces non signées.

Tribunal de Cassation. — 22 *floréal an VII.*

Est de bonne prise le navire se prétendant neutre qui n'a point de passeport, mais seulement des lettres de franchise relatives aux douanes, et n'indiquant ni le lieu de son départ ni sa destination.

Les pièces de bord signées par le capitaine seul et non par les chargeurs sont comme si elles n'étaient pas signées, et, comme telles, elles sont nulles, et ne peuvent faire preuve ni de la neutralité du navire ni de celle de la cargaison.

le Thuyson.

« Le Tribunal, — Attendu 1° que, suivant ces divers articles, au-

cun navire ne peut naviguer sans un passe-port, et que les lettres de franchise qui ont été trouvées à bord du navire *le Thuyskon*, et relatives aux douanes seulement, ne peuvent point suppléer au passeport, puisqu'elles ne contenaient aucune mention du lieu du départ ni du lieu de la destination du navire; que le capitaine Woitge n'étant point muni d'un passe-port légal, sa navigation n'était point légitime; que, par conséquent, *le Thuyskon*, qu'il commandait, devait être déclaré de bonne prise, ainsi que la cargaison de ce navire, et qu'en prononçant la mainlevée, le tribunal civil du département du Nord a, sous ce rapport, violé l'art. 4, titre *Des prises*, ordonnance de la marine de 1681; — Attendu 2° que, suivant l'art. 2, règlement du 26 juillet 1778, les juges ne doivent avoir égard qu'aux pièces qui sont signées, et que, dans l'espèce, les connaissements sur lesquels ils se sont fondés pour reconnaître la neutralité de la cargaison du navire *le Thuyskon* n'étaient point signés des chargeurs, mais seulement du capitaine Woitge, signature insuffisante pour en assurer l'authenticité; que, sous ce second rapport, le tribunal civil du département du Nord a violé l'art. 2 du règlement de 1778 : — Par ces motifs, — CASSE le jugement rendu par le tribunal civil du département du Nord, le 8 messidor. »

TRIBUNAL DE CASSATION. — 8 *brumaire an VIII.*

Ne peuvent être admis, comme prouvant la neutralité, les connaissements signés par le capitaine seul; ils doivent être rejetés comme pièces non signées.

L'ANNE *contre* L'ÆOLUS.

« Le TRIBUNAL, — Vu l'art. 2 du règlement de 1778; — Considérant que la charte-partie trouvée parmi les pièces de bord du navire *l'Æolus*, se rapportant à une cargaison de grains, n'a pu servir à établir la propriété neutre d'une partie de la cargaison de ce navire, consistant en fer, poix, goudron et cuirs; que les connaissements, n'étant signés que par le capitaine, sont dénués d'authenticité, et ne peuvent, par conséquent, prouver la neutralité de cette partie de la cargaison; que d'ailleurs ces connaissements, ne présentant qu'une énonciation vague pour compte neutre, n'établissent pas d'une manière suffisante cette neutralité; que les déclarations des chargeurs, que la loi n'admet pas comme propres à justifier la neutralité de la cargaison, et le manifeste du chargement, ne sont nullement signés; que, dès lors, ces pièces devaient être considérées comme nulles et de nul effet; que d'ailleurs elles n'indiquent que les consignataires et non les propriétaires de la cargaison; qu'elles ne pouvaient donc, sous aucun rapport, prouver la propriété neutre; qu'aucune facture n'indique aussi ces propriétaires; qu'aucune des autres pièces de bord n'étant relative à la cargaison, il en résulte que la neutralité de cette cargaison n'était point légalement établie; d'où il suit qu'en faisant mainlevée d'une partie, le tribunal civil du département de la Loire-Inférieure a violé l'art. 2, du règlement de 1778 : — Par ces motifs, — CASSE le jugement du tribunal civil du département de la Loire-Inférieure, du 15 thermidor an VI, pour contravention à l'art. 2 du règlement de 1778. »

TRIBUNAL DE CASSATION. — 29 *brumaire an VII.*

Le connaissement signé du capitaine et non du chargeur n'établit point la neutralité d'une cargaison.

Le capteur doit être admis à prouver par témoins qu'un navire naviguant sous pavillon neutre est parti directement d'un port ennemi.

L'ÉPERVIER *contre* LA LIBERTÉ.

Le TRIBUNAL, — Vu l'art. 13 de la loi du 10 brumaire an V; — Vu aussi les art. 1er et 3, titre II, ordonnance de la marine ; l'art. 7, titre X, même ordonnance de 1681 ; Vu enfin l'art. 11, titre XX, ordonnance de 1667 ; — Considérant que le navire *la Liberté*, naviguant sous pavillon prussien, était chargé de sucres bruts, qui, par leur nature, ne peuvent être introduits en France, s'il n'est constaté, par certificats en forme légale, qu'ils n'ont point été amenés du pays ennemi ; — Considérant que les connaissements doivent être faits triples, dont deux, suivant l'esprit de la loi, doivent être signés du maître du navire ou de l'écrivain pour servir contre le maître, l'un de titre au chargeur, et l'autre à celui pour le compte de qui les marchandises sont expédiées ; le troisième enfin doit être signé du chargeur, pour servir de titre et de certificat au maître ; que, dans l'espèce, celui dont il s'agit n'est point signé du chargeur et ne peut être digne de foi en faveur du maître ; que, néanmoins, les juges du tribunal civil du département du Pas-de-Calais ont admis ce connaissement comme revêtu de la forme légale, en quoi ils ont faussement interprété les art. 1er et 3, titre II, ordonnance de 1681 ; — Considérant que, dans le cas où les déclarations des hommes d'équipage ne justifient pas de la sincérité du rapport, la loi permet de suppléer à ce défaut par d'autres preuves ; — Considérant que, dans l'espèce, il s'est agi de savoir, devant les premiers juges et devant le tribunal d'appel, si le navire *la Liberté* avait ou non abusé de la neutralité, sous l'égide de laquelle il naviguait, ce qui est un fait indépendant d'aucun acte ou convention entre les parties, et dont conséquemment la preuve testimoniale offerte par les demandeurs en cassation était admissible ; que, néanmoins, les juges du tribunal civil du département du Pas-de-Calais ont rejeté cette preuve, en quoi ils ont faussement interprété l'art. 7, titre X, ordonnance de 1681, et l'art. 11, titre XX, de celle de 1667 : — Par ces motifs, — CASSE et annule, etc. »

c.) *Des connaissements.*

Le connaissement est une reconnaissance des marchandises chargées à bord d'un navire, et que le capitaine fournit aux chargeurs. L'article 222 du Code de commerce dit : « Le capitaine est responsable des marchandises dont il se charge. Il en fournit une reconnaissance. Cette reconnaissance se nomme connaissement. »

L'article 262 du même Code, liv. II, au tit. VII, du *Connaissement*, dispose que « Chaque connaissement est fait

en quatre originaux au moins : un pour le chargeur, un pour celui à qui les marchandises sont adressées, un pour le capitaine, un pour l'armateur du bâtiment. » Et aux termes de l'art. 281, le connaissement doit indiquer le nom du chargeur, le nom et l'adresse de celui à qui l'expédition est faite, le nom et le domicile du capitaine, le nom et le tonnage du navire, le lieu du départ et celui de la destination. Il doit aussi énoncer le prix du fret, et présenter en marge les marques et numéros des objets à transporter.

Il suffit de rappeler ces dispositions de notre Code de commerce, qui n'a fait d'ailleurs, sur ce point comme sur tant d'autres, que sanctionner les usages commerciaux, pour faire sentir toute l'importance du connaissement comme pièce pouvant servir à prouver la nationalité du navire et de la cargaison. Aussi, après le passe-port, qui est un acte de l'autorité publique, le connaissement est-il de toutes les pièces de bord celle qui peut fournir le plus de renseignements. C'est pour cela que l'art. 2 du règlement de 1778 l'a placé en seconde ligne, immédiatement après le passe-port.

Mais, quelle que soit l'importance du connaissement, il ne faudrait pas croire que sa présence à bord d'un navire visité par un croiseur est indispensable. Nous l'avons déjà dit, mais nous ne saurions trop le répéter, car les croiseurs sont assez enclins à oublier cette règle, il suffit qu'*une seule* des pièces de bord prouve la neutralité pour que le navire visité doive être relâché. C'est la disposition formelle de l'art. 2 du règlement de 1778.

Il s'est présenté à l'ancien Conseil des prises, sur la validité des connaissements, plusieurs questions que l'on trouvera résolues dans les espèces suivantes.

CONSEIL DES PRISES. — 29 *germinal an IX.*

Le double d'un connaissement dont un capitaine est porteur n'a pas besoin d'être signé par lui.

LA LOUISE-AUGUSTE *contre* LE BONAPARTE.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« La neutralité de la cargaison est-elle suffisamment prouvée par les pièces de bord de *la Louise-Auguste?* C'est la seule question qui se présente dans cette affaire : tous les autres papiers concernant le chargement ont été trouvés en bonne forme ; il est convenu, même par le consul de Malaga, que le navire n'est point de construction ennemie.

« Cette question dépend de l'examen de la charte-partie, du certificat du consul de Danemark à Gallipoli, et de l'inspection des connaissements ou polices du chargement.

« Il conste de la charte-partie que, le 29 décembre 1797, le capitaine Koop donne son navire en nolissement aux sieurs Wienhots et compagnie, négociants de Bremen, à Livourne, pour compte de sujets neutres, lesquels seront nommés dans les polices de chargements pour faire voyage de Livourne à Gallipoli, y prendre un chargement d'huile pour Hambourg ; qu'à son arrivée à Gallipoli, le capitaine s'oblige de consigner ses dépêches aux commissionnaires des nolisseurs.

« Arrivé à Gallipoli, le capitaine se présente au vice-consul danois, avec Giovanni di Pace, agent des nolisseurs ; il y déclare son chargement d'après la charte-partie, et en indique les adresses avec les marques distinctives des chargements. Il exhibe au vice-consul la charte-partie et ses polices de chargement, que le vice-cousul lui remet avec le certificat constatant son chargement et les opérations dont je viens de rendre compte.

« Les connaissements sont signés par Giovanni di Pace, agent du nolisseur pour compte de citoyens de Hambourg.

« Ce corps de preuves ne permet pas le moindre doute sur la neutralité de la cargaison.

« La signature du capitaine est-elle nécessaire à la validité des connaissements dont il est porteur?

« Le connaissement ou police de chargement n'est autre chose qu'un reçu ou reconnaissance du chargé ; il doit être signé par le capitaine, pour servir de lettre ou réclamation au propriétaire, lors du déchargement du navire. Il faut donc que le propriétaire soit porteur d'un connaissement, signé par le capitaine, pour s'en servir utilement au besoin contre lui.

« Mais la signature du capitaine n'est pas nécessaire au double du connaissement qui lui reste entre les mains, parce que cette signature peut y être ajoutée ou apposée à chaque instant par le capitaine.

« La neutralité de la cargaison étant donc prouvée, elle doit être rendue.

« D'après ces considérations, je conclus à la restitution du navire avec la cargaison. »

Du 29 germinal an IX. — Décision du Conseil des prises, qui annule la prise du navire *la Louise-Auguste* par le corsaire *le Bonaparte.*

CONSEIL DES PRISES. — 27 *pluviôse an X.*

Les connaissements qui se trouvent à bord n'ont pas besoin d'être signés par le capitaine.

La charte-partie qui n'énonce pas le pour-compte de la cargaison doits être complétée par les connaissements, et tout est en regle lorsque les connaissements, conformes du reste sur tous les autres points à la charte-partie, énoncent le pour-compte de négociants neutres.

L'ANNA.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« La charte-partie, faite à Saint-Pétersbourg le 15 juin 1797, apprend que les affréteurs sont russes, sans désigner pour compte de qui ils ont frété, et avec ordre seulement de se rendre à Messine; mais les deux connaissements désignent et spécifient pour compte et risque de MM. Lacoste Lafreda de Messine, et Keriaco di Giovani, sujet ottoman.

« Si, pour juger de la neutralité, on a recours à la charte-partie, elle ne donne aucune notion, puisque le pour-compte n'y est pas exprimé.

« Si on a recours aux connaissements, ils désignent, au contraire, bien positivement quels sont les propriétaires de la cargaison; mais les connaissements ne sont pas signés, et l'art. 9 du règlement du 21 octobre 1744 veut que *tous les connaissements trouvés à bord non signés soient nuls et regardés comme actes informes.*

« Il est vrai que le règlement de 1778, loin d'exiger cette signature sur les connaissements, semble la regarder comme inutile; car l'art. 2 de ce règlement, après avoir dit *que les maîtres des bâtiments neutres seront tenus de justifier sur mer de leur propriété neutre par les passe-ports, connaissements, factures et autres pièces de bord, l'une desquelles au moins constatera la propriété neutre ou en contiendra une énonciation précise*, ajoute, *et quant aux chartes-parties et autres pièces qui ne seront pas signées, veut Sa Majesté qu'elles soient regardées comme nulles et de nul effet.*

« Ces mots *chartes-parties et autres pièces* s'appliquent évidemment à d'autres que celles désignées dans le premier membre de la phrase, et en font exception; d'où il suit que d'après le même article du règlement de 1778, on ne doit pas regarder la signature des connaissements trouvés à bord comme indispensable.

« Cette inutilité de signature est fondée en raison. Comme le connaissement n'est que l'acte particulier du capitaine, par lequel il avoue avoir à son bord telles et telles marchandises, il devient indifférent que le double de cet acte, dont il est saisi, soit signé de lui-même, quand d'ailleurs il peut le signer si et quand bon lui semble. Telle a été l'opinion du Conseil, qui a décidé plusieurs fois que des connaissements trouvés à bord n'avaient pas besoin, pour être valables, de la signature du capitaine.

« Les connaissements trouvés à bord de *l'Anna* doivent donc mériter toute confiance, à moins que les autres pièces légales et authentiques ne soient contradictoires avec eux.

« Or, si la charte-partie ne désigne pas les propriétaires de la cargaison, elle désigne du moins la nature et la quantité de la cargaison, d'une manière absolument conforme à ces connaissements. Par cette confor-

mité les pièces se corroborent donc les unes et les autres ; et si l'une des pièces de bord suffit, d'après l'art. 2 du règlement de 1778, pour constater la propriété neutre ; si les connaissements la constatent ; si ces connaissements, d'après le même règlement et la jurisprudence du Conseil, n'ont pas besoin de signature, il en résulte nécessairement que ceux trouvés à bord de *l'Anna* suffisent pour faire déclarer neutre et restituer comme telle la cargaison de ce navire. »

Du 27 pluviôse an X. — Décision du Conseil des prises, qui annule la prise du navire *l'Anna*.

Conseil des prises. — 3 *messidor an VIII*.

Les connaissements tiennent lieu de charte-partie, et sont valides quoique le capitaine n'ait signé que l'exemplaire remis au chargeur, et n'ait à son bord que les doubles signés du chargeur, se réservant de signer les doubles, qui sont à lui, quand bon lui semblera.

LA CONSTANCE *contre* LES DEUX-AMIS.

(Voir cette décision, *inf.*, même chapitre, même section, § 2, *Validité des passe-ports.*)

Conseil des prises. — 19 *vendémiaire an IX*.

Un manifeste revêtu de toutes les formalités exigées pour les connaissements doit être considéré comme un connaissement général. Et s'il n'y a pas de connaissement particulier pour quelques parties de la cargaison, un manifeste de ce genre suffit pour régulariser la position du capitaine, et pour faire invalider la prise de son navire.

LE WILHELM *contre* LE JUSTE.

Le corsaire soutenait la validité de la prise du *Wilhelm* pour trois motifs :

1° Il y avait des armes à bord ;

2° Il y avait à bord des sucres de provenance anglaise ; or, la loi du 29 nivôse an VI, qui était alors en vigueur, déclarait de bonne prise les marchandises ennemies et les navires qui en étaient chargés ;

3° Plusieurs parties de la cargaison n'avaient pas de connaissement. Le capitaine ne représentait qu'un manifeste, qui ne pouvait suppléer les connaissements manquants.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« C'est un principe que vous avez consacré, que ce n'étaient pas les armes, mais la présomption des intentions hostiles de ceux qui en sont les porteurs, qui les faisaient regarder comme des ennemis et traiter comme tels. Il est permis d'avoir des armes pour se défendre et sur mer comme sur terre. Il est des signes auxquels il est facile de reconnaître l'intention de l'armement. Ici l'on trouve des canons, mais point ou peu de munitions ; point d'armes blanches ; un équipage de treize hommes ; une cargaison assez considérable, nulle résistance au signal d'amener : il n'est donc pas possible de croire que la guerre fût le but de l'expédition du *Wilhelm*, et je n'insisterai pas plus longtemps sur ce moyen.

J'ajouterai seulement qui si le passe-port prohibe le port d'armes, un certificat de l'amirauté de Hambourg le permet au capitaine capturé. En général, l'inspection des pièces de bord offre au premier coup d'œil une régularité peu commune.

« Le second motif que l'on invoque à l'appui de la capture est l'origine des marchandises. Si elles sont ennemies, elles doivent être confisquées, et, dans certains cas, elles entraînent la confiscation de toute la cargaison et même du navire.

« Mais c'est au capteur à prouver ce point de fait, il allègue des rapports d'experts, mais ces rapports sont trop vagues, trop précipités pour fournir une preuve suffisante ; ils portent que les sucres leur *paraissent* provenir des îles anglaises, ou des possessions des Anglais dans l'Inde. Mais *paraître* est une expression plus conjecturale qu'affirmative, plus propre à faire naître le soupçon qu'à produire la conviction nécessaire pour établir ses décisions sur d'aussi grands intérêts.

« Mais si la neutralité de la cargaison n'est point contaminée par ce reproche, la portion de la cargaison dépourvue de connaissement est au moins au cas de la confiscation.

« Cette question mène à l'examen d'un point important en matière de prise, et qu'il faut pourtant borner aux circonstances de la cause.

« Je commence par écarter toute discussion sur les connaissements signés ou non signés, et même sur les trois qui manquent en l'entière cargaison du navire.

« On trouve dans le dossier un manifeste général de tout le chargement.

« Ce manifeste est signé du principal chargeur du navire et du capitaine ; il est revêtu d'un certificat des officiers de la douane de Baltimore, constatant que le capitaine a affirmé, sous serment, que les marchandises qui étaient énoncées audit manifeste formaient la cargaison entière du navire. — En effet, le nom de chaque chargeur y est appliqué à chaque partie de son chargement. — La signature des officiers de Baltimore est légalisée par les consuls suédois et danois.—Ce manifeste, revêtu de toutes les formes qui peuvent caractériser un acte public et authentique, est improprement appelé manifeste, c'est un véritable connaissement général.

« Le manifeste n'est pas proprement une pièce de bord. Il n'est pas connu dans les ordonnances ni dans les règlements sur les prises maritimes.

« C'est communément un tableau général de la cargaison que le capitaine se fait à lui-même, et qui n'intéresse ni le propriétaire, ni le chargeur, ni le consignataire, ni aucune personne ayant droit au navire ou à la cargaison. Dans cet état, cette pièce ne peut servir de titre à qui que ce soit.

« Mais la forme qu'on a donnée à celui-ci sort de l'usage ordinaire et lui mérite, par cette raison, une autre dénomination.

« Le nom de manifeste ne lui convient plus. C'est celui de connaissement général, puisqu'il embrasse la totalité de la cargaison.

« Les dénominations ne changent rien à la nature des choses. Ce principe s'applique à la matière des prises plus qu'à toute autre, parce qu'elle est du nombre de celles où l'on a plus d'égards au fond même des choses qu'à de vaines apparences. Ici le manifeste contient toutes les dispositions communes au connaissement. Il est signé par le capitaine. Il est suivi d'un acte authentique portant que le capitaine a affirmé, sous ser-

ment, que les marchandises qui y étaient énoncées formaient la cargaison entière du navire.

« Cet acte public et authentique est devenu un titre de propriété pour chaque chargeur y dénommé.

« On s'aperçoit par cet acte que le capitaine a pris toutes les mesures possibles pour assurer sa cargaison aux véritables propriétaires; et certes on peut dire qu'il a pris plus de précautions qu'on avait le droit d'en exiger, puisque d'après l'art. 1er du titre II, livre III, de l'ordonnance de la marine, sa signature seule suffisait dans cette occurrence.

« Les connaissements (porte cet article), polices de chargement ou « reconnaissances des marchandises chargées dans le vaisseau, seront « signés par le maître ou par l'écrivain du bâtiment. » (Aujourd'hui c'est « l'art. 222 du Code de commerce qui règle cette matière).

« Rien n'est plus précis, plus positif, que cette disposition de la loi. Ainsi, soit qu'on considère le manifeste comme un connaissement général, ou, aux termes de cet article, comme une reconnaissance des marchandises chargées dans le vaisseau, la seule signature du capitaine suffisait pour légaliser et valider la pièce. — Cette pièce embrasse toute la cargaison. C'est pour ainsi dire une égide qui la garantit sous tous les rapports de l'atteinte du corsaire, lors même que toutes les autres pièces du bord ne concourraient pas à l'en préserver.

« Je crois avoir établi : 1° que le manifeste, dans l'espèce de la cause, tient lieu de connaissement, et peut être regardé lui-même comme un connaissement général ; 2° que les marchandises à bord ne peuvent être regardées comme d'origine anglaise, tant que le fait n'est pas prouvé. »

Du 19 vendémiaire an IX. — Décision du Conseil des prises, qui invalide la prise du navire *le Wilhelm* par le corsaire *le Juste*.

Conseil des prises. — 13 *vendémiaire an IX.*

La pacotille du capitaine et des gens de l'équipage n'a pas besoin de connaissement.

L'Économie *contre* L'Avantageux.

(Voyez cette décision *sup.* à la section Ire, ch. II, du titre *Des choses de bonne prise*, p. 339.)

Conseil des prises. — 17 *frimaire an IX.*

Il n'est pas nécessaire que le connaissement énonce en termes sacramentels le pour-compte neutre, il faut seulement qu'il prouve la neutralité de la cargaison.

Lorsqu'un navire neutre est vendu dans un port étranger à la domination du prince dont l'acquéreur est sujet, cet acquéreur peut faire venir un passe-port de son souverain, et ce passe-port est valable, quoique le navire, au moment de la délivrance, n'ait pas été dans un des ports du prince qui le délivrait.

En cas de changement survenant à un équipage dans un port étranger, le consul de la nation neutre à laquelle appartient le navire en relâche est compétent pour constater le changement sur le rôle d'équipage.

L'Amitié *contre* le Camus.

Le navire danois *l'Amitié* avait été vendu à Amsterdam par un Danois

à un Danois. Il avait été pris par le corsaire *le Camus*, qui soutenait la validité de la prise : 1° parce que le rôle d'équipage aurait été arrêté à Amsterdam ; 2° parce que le passe-port aurait été délivré par le roi de Danemark, alors que le navire était à Amsterdam ; 3° parce que les connaissements n'énonçaient pas que les marchandises chargées étaient *pour compte neutre*.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« La neutralité du navire *l'Amitié* est constante par sa construction et par ses pièces de bord. Quant au rôle d'équipage, il me paraît aussi régulier qu'il puisse l'être.

« Il faut considérer, en fait, que le navire était à Amsterdam, qu'il avait changé de propriétaire ; et, en droit, que, dans ces sortes d'accidents, on peut même renouveler son équipage en pays ennemi, sous l'autorisation du magistrat local.

« Le représentant à Amsterdam du souverain du Danemark a arrêté le rôle d'équipage ; personne plus que lui n'avait caractère pour un acte de cette espèce. L'autorité locale n'avait pas même besoin d'y concourir, d'après l'esprit et l'objet de la loi.

« Cependant, le capitaine Péter Gessen eut la louable déférence de s'adresser aux magistrats locaux, qui lui permirent de renouveler son équipage. La permission qu'il produit est pure et simple, une autre est conditionnelle, et, si cette condition est remplie par le consul de Danemark, elle l'est toujours par un officier public ayant pouvoir de son prince, et cela suffit sans doute, en matière de forme, lorsque l'objet de la loi est rempli au fond.

« La critique du passe-port me paraît une vraie chicane.

« Le navire était danois ; il était inscrit dans les registres des propriétés danoises : il avait passé d'un propriétaire danois sur la tête d'un autre sujet du roi de Danemark. Ce navire était stationné à Amsterdam ; il lui fallait pour naviguer un passe-port de son souverain ; mais, ne pouvant aller prendre ce passe-port, il était plus commode, plus raisonnable et plus sûr que le passe-port vînt trouver le navire. — D'ailleurs, ces passe-ports sont toujours adressés aux consuls par les puissances qui les expédient, et ce sont les consuls qui sont chargés de veiller à l'exacte application de ces passe-ports.

« Je passe au dernier moyen du capteur, c'est-à-dire à celui des pièces relatives au chargement.

« Les connaissements ne peuvent être frappés de nullité ; ils ont tous été calqués sur la nue disposition de l'ordonnance de 1681 : ils sont tous signés par le capitaine ; les chargeurs sont tous neutres : or, le chargeur peut être propriétaire de la cargaison. — Le pour-compte neutre n'est pas exigé sous peine de nullité par l'ordonnance de la marine. — Il est permis aux parties intéressées de prétendre que l'article 2 du règlement de 1778 a dérogé à l'ordonnance de 1681. L'ordonnance comme le règlement veulent également la preuve de la propriété neutre du chargement par les connaissements, factures et autres pièces de bord ; mais ce n'est pas à dire pour cela que les mots *pour-compte neutre* soient nécessaires dans les connaissements et ne puissent être suppléés par d'autres pièces de bord.

« Rien ne prescrit cette formule, qui serait d'ailleurs insignifiante, parce que ces mots ne constituent point la neutralité.

« La neutralité est un fait : ce fait est dans les choses ; les choses sont

les marchandises; les marchandises ont un propriétaire ou un chargeur. Si le chargeur est neutre, et qu'il soit prouvé que les marchandises le soient aussi, le pour-compte neutre n'a pas besoin d'être exprimé: aucune loi ne l'exige, et le magistrat ne doit pas être plus exigeant qu'elle.

« Ce pour-compte neutre si insignifiant existe pourtant ici dans des actes publics que le corsaire querelle, et que leur inutilité me dispense de défendre.

« Le navire est neutre, il appartient à un neutre; les chargeurs de marchandises sont neutres; Lisbonne est un pays neutre pour eux; lorsque la neutralité est évidente, elle appelle la justice des nations. La nôtre n'est pas faite pour se démentir et pour se laisser entraver dans sa marche par de légères négligences dans les formes. Je suis d'avis qu'elles n'ont pas même été blessées dans cette affaire, et c'est pour moi une raison de plus pour rendre hommage à la neutralité des capturés. »

Le Conseil, — Vu les pièces, desquelles il résulte principalement :

1° Que le navire *l'Amitié* appartient incontestablement à un sujet neutre, Danois de nation; que cette propriété est établie en faveur de Peter Geslen par l'acte de vente faite en 1797, par le fondé de pouvoir de Marie Nanka, qui, en vertu du testament de 1776, succédait à l'universalité des droits de son mari, Danois, devenu propriétaire de *l'Amitié;* que, loin que l'acte de construction de 1778, trouvé à bord et se rapportant à un navire nommé précédemment *le Pélican*, exclût l'identité de ce navire avec celui pris par *le Camus*, la conformité du lieu de construction, de capacité et d'espèce de navire les rend absolument identiques; que, d'ailleurs, rien n'indique que le navire *l'Amitié* soit de construction ennemie ou ait appartenu à un ennemi;

2° Qu'il n'y a point d'objection fondée à faire contre la neutralité de l'équipage, et qu'à l'égard de John Larson, qui ne se trouve point porté sur le rôle, rien n'indique qu'il ne soit pas neutre, et que, serait-il ennemi, lui seul, ne formant pas le tiers de l'équipage, serait incapable d'entraîner la confiscation de la prise, puisqu'il n'est ni capitaine, ni subrécargue, ni officier major;

3° Que la totalité du chargement est prouvée neutre, sinon par les connaissements, qui n'en contiennent pas une énonciation précise, au moins par les certificats authentiques et assermentés trouvés à bord, qui, tous, portent que les marchandises composant la cargaison sont la propriété des chargeurs neutres y dénommés.

4° Que la conviction entièrement acquise de la neutralité du navire et de sa cargaison permet de ne pas s'arrêter aux irrégularités qui peuvent se rencontrer dans les passe-ports et rôle d'équipage, surtout dans les circonstances où, le navire étant vendu par un Danois à un autre Danois, dans un port allié de la France, ne pouvait inspirer de défiance aux Français, et que, pour sortir du port, il fallait qu'un passe-port de son souverain l'y autorisât, et, par suite, que le rôle d'équipage, qui d'ailleurs est dûment arrêté, fût formé dans le même port; mais que ces irrégularités, ayant pu légitimer l'arrestation, doivent garantir l'armateur de toute indemnité; — Vu les conclusions du commissaire du gouvernement, déposées aujourd'hui sur le bureau, et tendantes à l'invalidité de la prise, à la restitution du navire et de la cargaison, ou au prix et légitime valeur d'iceux, suivant la liquidation d'experts, aux formes de droit, sans dommages et intérêts :

Déclare nulle la prise du navire *l'Amitié*, etc.

§ 2. *De la validité des passe-ports.*

Règlement de 1778. — Art. 4. Durée des passe-ports. — Du lieu où doit être le navire neutre qui obtient un passe-port.

Art. 5. De la contravention aux passe-ports.—Du passe-port exprimant un nom de bâtiment autre que celui qui en est porteur.

Art. 6. Le passe-port neutre ne protége pas les navires montés par les sujets du souverain ennemi naturalisés neutres, ou domiciliés en pays neutres moins de trois mois avant la déclaration de guerre.

Règlement du 26 *juillet* 1778. — Art. 4. Un passe-port ou congé ne pourra servir que pour un seul voyage, et sera réputé nul s'il est prouvé que le bâtiment pour lequel il aurait été expédié n'était, au moment de l'expédition, dans aucun des ports du prince qui l'a accordé.

Le passeport ou congé est une pièce donnée par un gouvernement aux navires de ses sujets, pour attester leur nationalité, pour assurer leur circulation sur la mer, et pour prier les nations étrangères de leur accorder aide et protection.

Les navires neutres ne sont pas obligés d'avoir des passe-ports pour avoir droit d'être respectés par les belligérants. Le passe-port est une pièce qui sert à prouver la neutralité, mais il n'est pas indispensable, surtout lorsque le navire peut prouver sa neutralité à l'aide d'autres documents. En effet, l'article 2 du règlement de 1778, qui dit que la neutralité doit être prouvée par les pièces de bord, mais qui se contente de la preuve qui résulte d'une seule de ces pièces si elle est péremptoire, ne distingue pas entre le passe-port et les autres pièces. Aussi est-ce à tort, selon nous, que M. Massé [1] professe que le défaut absolu de passe-port est une cause nécessaire de confiscation, et que le passe-port ne peut être remplacé par aucune autre pièce. Nous pensons, au contraire, avec M. Hautefeuille [2], que le passe-port n'est pas indispensable, et nous ferons remarquer que notre Code de commerce n'oblige pas les navires du commerce français à

[1] *Droit commercial*, t. Ier, n° 342.
[2] *Nations neutres*, t. IV, p. 247.

avoir un congé ou un passe-port. En effet, l'art. 226 de ce Code ne parle pas de cette pièce. Il serait singulier que la France, qui n'oblige pas ses navires à avoir un passe-port, obligeât, lorsqu'elle est puissance belligérante, les navires neutres à être munis de passe-port. Et si une puissance étrangère élevait la prétention de déclarer de bonne prise les navires français parce qu'ils n'ont pas de passeport, quand même la nationalité française serait prouvée par l'acte de francisation et par les autres pièces de bord, est-ce que la France ne réclamerait pas énergiquement? On verra ci-dessous que la jurisprudence n'exige pas que tout navire ait un passe-port. Le Conseil des prises a pris en considération les habitudes des différentes nations, et il a reconnu que les navires des puissances riveraines de la Baltique pouvaient prouver leur neutralité par des lettres de franchise ou des certificats de construction et autres pièces, parce qu'il n'était pas d'usage de donner des passe-ports pour naviguer dans la Baltique. D'ailleurs, les termes de l'article 2 du règlement de 1778 sont formels; il suffit que la neutralité résulte d'une seule pièce de bord pour que le navire arrêté soit relâché, et le règlement ne dit pas que cette pièce doit être le passe-port.

Quoiqu'en droit le passeport ne soit pas indispensable pour prouver la neutralité des navires, il arrive souvent, en fait, que c'est la seule pièce qui puisse établir réellement, pour le croiseur, quelle est la nationalité du navire qu'il rencontre. Le passe-port devient alors une pièce fort importante et qu'il faut examiner avec beaucoup de soin. Aussi le législateur a-t-il réglé les conditions qu'il devait remplir pour faire preuve de la neutralité du navire qui en est porteur. Dans le cas où la neutralité d'un navire ne serait pas prouvée par d'autres pièces, et où le passeport ne remplirait pas les conditions voulues, ce navire serait de bonne prise.

Ces conditions sont contenues dans les art. 4, 5 et 6 du règlement de 1778.

L'article 4 dit, d'abord, que le passeport ne peut servir que pour un voyage. Sans cette règle, il eût été à craindre

qu'on ne voulût faire servir à un navire ennemi un passe-port donné originairement à un navire neutre.

Notre article exige ensuite qu'au moment de l'expédition le navire se trouve dans un des ports de la domination du prince signataire du passeport. Cette disposition a pour but d'empêcher qu'on n'obtienne d'une puissance neutre des passe-ports destinés à couvrir des expéditions ennemies.

Remarquons que, si un passe-port est nul, il ne s'ensuit pas que le navire, qui en est porteur, doive être confisqué. La neutralité peut être prouvée par d'autres pièces. Mais si le passe-port, quoique valable, sert à présenter comme neutre un navire ennemi, le navire est de bonne prise ; et il n'est pas besoin de consulter les autres pièces de bord.

Plusieurs difficultés se sont élevées sur l'application de notre article 4. On les trouvera résolues dans les décisions que nous rapportons ci-dessous.

CONSEIL DES PRISES. — 23 *germinal an IX.*

Pour les Suédois, des lettres de franchise remplacent valablement le passe-port.

L'ÉLÉONORA.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« L'art. 1er du règlement de 1778 défend aux armateurs d'arrêter les navires neutres venant de l'ennemi ou allant chez l'ennemi, à moins qu'ils ne soient chargés de marchandises de contrebande. Le navire *l'Eléonora* ne portait pas des marchandises de contrebande, et le règlement de 1778 lui permettant de fréquenter les ports ennemis, sa sortie de Windau n'était point un motif de confiscation.

« Les Suédois prétendent remplacer les passe-ports par des lettres de franchise, et celles de *l'Eléonora* sont accompagnées d'un acte de construction et d'un rôle d'équipage auquel on peut appliquer aussi les caractères d'un passe-port.

« La forme particulière donnée à ces pièces de bord est connue ; toutes les autres prouvent la neutralité de la cargaison, et la neutralité du navire est reconnue et avouée.

« Comme les lettres de franchise peuvent n'avoir pas paru aux yeux du corsaire un passe-port suffisant, l'erreur qu'il peut avoir commise sur ce point ne doit pas lui préjudicier et le soumettre à des dommages-intérêts. »

Du 23 germinal an IX. — Décision du Conseil des prises, qui invalide la prise du navire suédois *l'Eléonora*, muni de lettres de franchises suédoises, sans dommages-intérêts contre le capteur.

CONSEIL DES PRISES. — 16 *thermidor an VIII.*

Dans la Baltique, mer close, un certificat de propriété tient lieu de passe-port; mais le navire d'une nation neutre riveraine de la Baltique, qui sort de cette mer sans passe-port, est de bonne prise.

Le rôle d'équipage, arrêté dans un port autre que celui du départ et chargé de ratures non approuvées, est nul.

LA CAROLINA-WILHELMINA *contre* LE DRAGON.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« La cause roule essentiellement sur les vices de la pièce produite comme passe-port, et sur ceux que l'on remarque dans le rôle d'équipage.

« On a exhibé pour passe-port un acte duquel il résulte seulement que le navire *la Carolina-Wilhelmina* est de construction prussienne, qu'il appartient à des Prussiens, et qu'il doit jouir, pendant six ans, des libertés et franchises attachées aux navires de Prusse. Cet acte est délivré par le premier inspecteur ordinaire et contrôleur de la Chambre des impôts, en Poméranie.

« Peut-on réputer *congé* ou *passe-port* un pareil acte?

« L'art. 3 du tit. X du liv. 1er de l'ordonnance de la marine de 1681 porte que le congé contiendra le nom du maître, celui du vaisseau, son port et sa charge, le lieu de son départ et celui de sa destination.

« En confrontant cette disposition légale avec l'acte dont nous venons de rendre compte, il est impossible de reconnaître, dans cet acte, la nature et les caractères d'un véritable congé ou passe-port.

« On objecte que, dans la Poméranie prussienne, on est dans l'usage constant de naviguer sans autre précaution, et qu'il faut respecter les usages de chaque pays.

« Mais distinguons les cas. Je sais que dans la Baltique, mer close (*mare clausum*), on voyage sans passe-port, et on le peut sans danger; faut-il en conclure que les navires qui sortent de cette mer pour aller ailleurs peuvent se passer d'un congé ou passe-port proprement dit? La pratique de toutes les nations qui ont des ports sur la mer Baltique suppose le contraire. Tous les navires danois, suédois, qui voyagent dans nos mers ou dans les mers générales, se munissent d'un vrai passe-port. Pour la Prusse, nous pouvons citer l'art. 2 d'un règlement de Sa Majesté prussienne, pour ses consuls généraux, consuls, agents et vice-consuls dans les ports étrangers. (Ce règlement, imprimé en allemand et en français, est à la date du 18 septembre 1796.) Il porte : « Le consul doit veiller d'abord à ce que, conformément aux règlements « qui, à différentes reprises, sont émanés de nos Chambres, les capi- « taines se présentent au consulat, y produisent leurs passe-ports. Il « s'assurera de l'authenticité des passe-ports qui lui auront été produi- « duits, et au besoin les visera *gratis*. »

« Or, l'obligation de produire des passe-ports présupposant nécessairement l'obligation d'en avoir, on doit conclure que les capitaines poméraniens ne se conforment pas aux règlements de leur prince lorsqu'ils naviguent, sans passe-ports, hors de la Baltique.

« D'ailleurs, il n'y a point d'usage particulier qui pût lutter avec avantage contre le droit général ou conventionnel de l'Europe. Or,

par ce droit général, aucun navire ne peut sortir des ports de la domination de son prince, pour aller en mer, sans être muni d'un congé ou passe-port en bonne forme. Je ne crois pas avoir besoin d'avertir que le mot *prince* est un terme indéfini, qui, dans le langage des publicistes, s'applique au gouvernement de chaque Etat, quelle qu'en soit la constitution, républicaine ou monarchique.

« Il n'est sans doute pas nécessaire que les formes accidentelles d'un acte soient les mêmes partout ; il est, au contraire, certain que partout elles peuvent être différentes. De là, c'est un principe que la forme de tous les actes quelconques dépend des coutumes reçues dans les lieux où ces actes sont faits : *Locus regit actum.* Il y a des maximes générales, parce qu'il y a une raison commune ; mais les formes varient selon les lieux et les temps, parce qu'elles n'appartiennent point à la raison universelle, et qu'elles ne tiennent qu'aux pratiques ou aux mœurs particulièresde chaque peuple.

« Ainsi, dans certains pays, les passe-ports sont expédiés par le premier magistrat de l'Etat ; dans d'autres, ils le sont par un magistrat moins élevé en dignité. Ici, on met plus de solennité dans la rédaction ou dans l'extérieur de l'acte ; ailleurs, on en met moins. Il suffit, dans tous ces cas, que le passe-port expédié le soit par l'autorité compétente et dans la forme usitée, car c'est une maxime du droit des gens, que ce qui est authentique dans un pays l'est pour tous. La juridiction d'un Etat ne peut s'étendre au delà de son territoire ; ainsi, le caractère public qu'un Etat attache ou donne à la forme des actes qui se font en son nom et par ses officiers ne peut être méconnue nulle part : s'il en était autrement, toute communication réglée entre les peuples deviendrait impossible. De là cette maxime incontestable, que tout acte authentique, et reconnu tel dans le pays où il a été rédigé, fait preuve, parmi nous, dans les affaires politiques et civiles. On a senti qu'il était nécessaire, pour les relations qui existent dans les divers gouvernements, de communiquer aux formes particulières des actes faits dans chaque pays la force de la foi publique.

« Conséquemment, s'il apparaissait, dans les circonstances présentes, un véritable passe-port, et s'il ne s'agissait que de confronter les formes accidentelles et extrinsèques de cette pièce avec les règlements du pays dans lequel elle a été expédiée, toute difficulté serait levée, si l'acte se trouvait conforme à ces règlements.

« Mais nous ne sommes pas dans une telle hypothèse. Il ne s'agit pas de savoir si la pièce présentée comme passe-port est revêtue des formes usitées en Prusse, il s'agit d'examiner si cette pièce est un vrai passe-port. La question n'est pas uniquement relative à la forme de l'acte, elle frappe tout entière sur le fond et la substance de l'acte même.

« Il est évident, pour les hommes de tous les pays, qu'un simple certificat de construction et de propriété prussienne n'est point un passe-port : cela résulte de la nature et de l'essence même des choses. Si un tel certificat peut suffire pour voyager dans la Baltique, ce n'est pas parce qu'il équivaut à un passe-port, mais parce qu'on peut voyager dans la Baltique sans passe-port. Aussi, nous trouvons à bord des navires prussiens qui sortent de la Baltique des passe-ports véritables et proprement dits, comme nous en trouvons sur tous les navires danois et suédois qui sortent de cette mer close pour naviguer ailleurs.

« Il serait du plus grand danger de transporter hors de la Baltique des usages particuliers dont on pourrait si facilement abuser contre la

sûreté des autres nations. Nous voyons que les puissances du Nord ont toujours respecté, à cet égard, le droit commun de tous les peuples; qu'elles n'ont jamais négligé de donner des passe-ports à ceux de leurs sujets qui viennent dans nos mers ou dans les mers générales, et que l'on ne peut imputer qu'à la négligence du capturé le défaut de passe-port, qui a été un des principaux motifs de son arrestation.

« Mais, indépendamment du défaut absolu de passe-port, examinons si l'on n'a pas d'autres reproches à faire au capturé.

« On censure le rôle d'équipage trouvé à son bord. L'art. 9, dit-on, du règlement de 1778, exige un rôle d'équipage, arrêté par les officiers publics des lieux neutres d'où les navires sont partis. Or, le rôle d'équipage que le capturé représente paraît avoir été arrêté à Hambourg, tandis que le navire était parti de Stettin; de plus, ce rôle est rempli de surcharges et de ratures qui n'ont point été approuvées : donc, rien de plus illégal et de plus irrégulier qu'une telle pièce.

« Pour apprécier ces objections, il faut peser toutes les circonstances.

« Sur le navire il y avait peu d'hommes d'équipage. Nous trouvons sur le rôle quatre noms rayés, et il paraît que ces noms ont été, en tout ou en partie, remplacés par d'autres.

« La pièce est sous les yeux du Conseil, qui peut mieux en apprécier les défectuosités que je ne puis les décrire.

« Les ratures sont sans approbation. A quelle époque ont-elles été faites? Nous l'ignorons. Ont-elles été faites après coup et à l'insu de l'officier public qui a arrêté le rôle? On peut l'induire du silence gardé par cet officier, qui n'eût pas manqué de faire mention des ratures s'il les avait connues.

« Il serait inutile que les règlements eussent exigé un rôle arrêté, si ce rôle pouvait ensuite éprouver des changements arbitraires et obscurs, sans l'aveu d'aucun officier public.

« Des changements non approuvés, que l'on découvre dans un acte, en compromettent la légalité et en font suspecter la foi.

« Un acte qui manque de certaines formes n'est qu'irrégulier; mais celui qui nous offre des altérations sensibles et essentielles est réputé frauduleux.

« Ce rôle, au lieu d'avoir été arrêté à Stettin, lieu du départ, ne l'a été qu'à Hambourg.

« Je sais que si, dans la route, les circonstances forcent le maître du navire à faire des remplacements, il est obligé de faire sanctionner ces remplacements par les officiers publics de quelque port neutre; mais alors on doit toujours être en état d'exhiber le rôle originairement arrêté dans le lieu du départ. Ici, nous n'avons que l'assertion du capitaine sur l'existence de ce premier rôle, qui ne paraît pas.

« Le capturé est donc dans son tort, puisqu'il n'a qu'un rôle d'équipage informe, altéré, et non arrêté par l'officier public du lieu du départ.

« D'autre part, nous avons déjà établi que le capturé n'avait point de passe-port.

« Il est donc en défaut relativement aux deux principales pièces de bord. L'art. 2 du règlement de 1778 place le passe-port au premier rang des pièces destinées à constater la propriété neutre; l'art. 9 du même règlement déclare de bonne prise tout navire à bord duquel il n'y a pas un rôle d'équipage arrêté par les officiers publics du lieu du départ.

« En principe, il suffit que la propriété neutre soit prouvée pour qu'il n'y ait pas lieu à la confiscation, et la propriété neutre peut être prouvée indépendamment de certaines irrégularités de forme; mais il faut alors que les preuves de neutralité que l'on présente soient assez concluantes pour suppléer à celles qui manquent.

« Dans les circonstances actuelles, on exhibe, par exemple, des pièces qui constatent que le navire dont il s'agit est de construction prussienne, et qu'il appartenait à des Prussiens lorsque le point de propriété a été vérifié par l'inspecteur de la douane à Stettin; mais, postérieurement, une propriété originairement prussienne a pu devenir ennemie. Quelle assurance avons-nous que cela n'est pas? C'est au capturé à prouver la propriété neutre par le passe-port, par le rôle d'équipage et autres pièces de bord. Toutes les présomptions sont contre lui, et il n'est point en règle.

« Des pièces nulles ne vicient pas les autres pièces; elles peuvent même quelquefois concourir à la preuve de la vérité : *Ex actu nullo etiam elicitur veritas.* Mais, selon les occurrences, le défaut absolu de certaines pièces et la nature des vices que l'on remarque dans d'autres ont une influence générale sur toute la cause.

« Le passe-port est la preuve spécifique que l'on n'est pas l'homme de l'ennemi, et que l'on voyage sous la protection d'une puissance neutre; il prouve que le pavillon n'est point un masque, que la propriété du navire n'est pas devenue ennemie, et que le capitaine continue de voyager sous les lois et la tutelle de son prince.

« Supprimez le passe-port : c'est en vain que vous prouveriez la neutralité originaire du navire et du capitaine, vous n'avez plus aucune preuve légale de la neutralité actuelle, et c'est pourtant à ce point qu'il faut se fixer.

« Le rôle d'équipage peut être fait avec plus ou moins de solennité : il peut être suppléé par d'autres actes en forme et capables de nous rassurer sur les hommes dont l'équipage se compose; mais si le rôle d'équipage est vicieux par sa nature, s'il offre des altérations arbitraires, s'il n'est suppléé par aucune autre instruction positive sur les hommes trouvés à bord, alors toutes les présomptions s'élèvent contre ce capturé; et ces présomptions, qui sont celles de la loi, sont plus puissantes que les présomptions arbitraires de l'homme.

« Il serait donc difficile, dans les circonstances présentes, de ne pas appliquer la sévérité des règlements auxquels le capturé a formellement contrevenu.

« Par ces considérations, je conclus à la confiscation du navire et de la cargaison. *Signé*, PORTALIS. »

Le CONSEIL décide que la prise du navire *la Carolina-Wilhelmina*, sous pavillon prussien, est bonne et valable.

CONSEIL DES PRISES. — 13 *vendémiaire an X.*

Est de bonne prise le navire neutre qui, après être retourné dans les ports du prince de qui il tient son passe-port, n'en a pas pris un nouveau, et qui a navigué dans d'autres mers que celles qui étaient indiquées dans son passe-port.

LE CHRISTIERN-SWERIN.

Le CONSEIL, au moyen de ce qu'il résulte qu'en consultant le visa

des pièces, on voit que le *Christiern-Swerin* navigusit avec un passe-port de plus de trois ans de date au moment de la capture; que loin que les nombreux et longs voyages qu'il a exécutés dans cet intervalle n'auraient pas rendu le passe-port suranné, vu que les règlements généraux n'en déterminent pas la durée d'une manière bien positive, il n'en serait pas moins irrégulier, nul et inapplicable aux derniers voyages du navire, soit parce que les indications portées au journal de navigation font reconnaître qu'il est retourné à Altona, port danois, depuis l'obtention de son passe-port et avant la capture; soit parce qu'étant spécialement destiné pour la mer Baltique et autres lieux qui ne peuvent être que ceux environnants, le navire est contrevenu à sa destination en parcourant bien d'autres mers et d'autres ports; — que le retour du navire en Danemark, sans avoir pris de nouveaux passe-ports, ne permet, aux termes des règlements, que de le considérer comme ennemi, et que cette opinion se fortifie encore irrésistiblement par la fréquentation continuelle des ports ennemis, par les diverses formations de l'équipage dans ces ports, par les simulations réitérées que dévoile le journal de route, et la propriété de la cargaison, qui elle-même n'est pas exempte de suspicion, surtout en remarquant 14 individus domiciliés à Lisbonne, et prétendus Génois, se déclarer chargeurs;

Déclare bonne et valable la prise du navire *le Christiern-Swerin*.

Conseil des prises. — 19 *brumaire an IX.*

La durée des passe-ports n'est pas limitée à une année. Est en règle le navire neutre, parti pour un voyage de cabotage, qui a un passe-port de son souverain de plus d'une année de date, surtout lorsque depuis son départ il n'est pas rentré dans les Etats de son souverain.

LE BUCKING *contre* LE SANS-FAÇON.

(Voir cette décision plus bas, tome II, sous l'art. 8 du règlement de 1778.—Même section, § 3, *Des changements de propriété des navires.*)

Conseil des prises. — 7 *brumaire an IX.*

Un passe-port qui a plus de trois ans de date est suranné pour le grand cabotage. (Concl. cont.)

Lorsqu'un navire part pour le cabotage, l'ordre des lieux indiqués sur le passe-port le lie : il ne peut pas l'intervertir. (Concl. cont.)

Le rôle d'équipage doit être arrêté dans le port où est le navire, même si l'équipage est formé dans un autre port. (Concl. cont.)

LA MARIA *contre* LE PASSE-PARTOUT.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Une objection que fait le capteur au passe-port, c'est qu'il est suranné, ayant plus de trois ans d'intervalle entre sa date et le moment de la prise. Il cite une lettre à l'amiral et il invoque l'usage qui fixe à une année le terme de la durée d'un passe-port dans les simples voyages, et à deux ans au plus dans les voyages de grand cabotage. On lui répond que la lettre du roi, du 9 décembre 1705, ne concerne que la république

de Venise, qu'on ne trouve de terme fixé à la durée d'un passe-port que dans les règlements du 24 octobre 1681 et du 1er mars 1696, mais qu'il suffit de les parcourir pour se convaincre que ce sont de pures lois de discipline imposées par le souverain de la France à des Français ; que, les coutumes de la Suède laissant indéfini ce qui est limité en France, on ne peut appliquer à des étrangers des règlements qui ne les concernent pas.

« Il me paraît qu'il est difficile de fixer l'époque précise à laquelle un passe-port cesse d'être valable. On sent qu'il doit avoir un terme; mais, dans le silence de la loi, l'usage, qui en tient lieu, est-il assez constant pour qu'un neutre ne puisse y déroger sans encourir une peine aussi grave que la confiscation? Lorsque le caractère de neutralité perce à travers quelque irrégularité dans la forme, il doit sans doute les couvrir. A un usage constant en France les neutres en opposeront un peut-être aussi constant chez eux, et, pour ne point sortir de l'exemple de la Suède, le certificat que je viens de rappeler dépose d'un usage évidemment opposé au nôtre.

« Rappelons-nous que le navire *la Maria* était destiné au cabotage et prenait ses chargements partout où il en trouvait. En supposant même ce passe-port nul parce qu'il serait suranné, il servirait au moins à prouver la bonne foi de celui qui en est le porteur ; et, les autres pièces mettant sa neutralité hors de doute, il ne pourrait point encourir la peine de confiscation pour un simple défaut de formes.

« La dernière objection du capteur est la contravention au passe-port; il y en a, suivant lui, plusieurs qui sont palpables.

« 1° Il n'est parti qu'environ seize mois après l'avoir obtenu ; le capturé répond que s'il n'est pas parti sur-le-champ, c'est qu'il n'a trouvé aucune occasion d'utiliser sa navigation ; il se disposait à partir dès le 22 avril 1795, mais ce projet est resté sans exécution.

« Fatigué de son inaction, il est parti enfin, après avoir formé, le 24 du mois suivant, un nouveau rôle d'équipage composé des mêmes individus ; il voulait faire le cabotage et il l'a fait en effet jusqu'au moment où il a été arrêté.

« 2° Autre contravention au passe-port, qui porte : *ad mare mediterraneam et ulteriùs ad ordinationem*. Il fallait donc qu'il allât dans la Méditerranée, et il n'y a pas été ; il ne pouvait justifier ses voyages postérieurs qu'en commençant par celui-là.

« Tous les passe-ports accordés pour ces sortes d'expéditions sont conçus dans les mêmes termes. Peut-on en inférer que tous les caboteurs s'astreindront à suivre la même route?

« L'économie, qui préside à ces sortes d'entreprises, ne leur permet pas de suivre un plan fixe de voyage ; ils s'arrêtent où ils trouvent du bénéfice, et cherchent partout des chargeurs avec qui ils puissent s'accommoder. Le capitaine Wilkens n'a pu remplir sa destination pour la Méditerranée que lorsqu'il a eu trouvé un chargement. Il a été arrêté dans sa route, il n'a donc pas tenu à lui de remplir sa destination.

« Enfin, le capteur prétend qu'il y a nullité résultant de ce que, rentré dans les ports de la Suède en 1796, le capitaine a entrepris un second voyage avec le même passe-port. Celui ci répond que jamais, ni en 1796 ni en 1797, son navire n'est rentré dans le port de Barth, ni dans un autre port suédois. Pendant qu'il était à Hambourg, son équipage l'a quitté, et il s'est rendu par terre à Barth, qui n'est éloigné que de 20 milles du port de Hambourg, tandis qu'on ne peut y arriver par mer qu'en faisant

un circuit de deux cents lieues. Là il a formé un nouvel équipage, dont le rôle a été arrêté par le sénat de la ville de Barth ; quoique présent à Barth, son navire n'en est pas moins resté à Hambourg, et n'est conséquemment point rentré au lieu du départ. La seule question qui se présente à juger est de savoir si le rôle d'équipage a pu être arrêté par les officiers de Barth, et s'il ne devait pas l'être par ceux de Hambourg, lieu d'où devait partir le navire. Il est certain que c'est par les officiers du lieu de départ que le rôle d'équipage doit être arrêté : c'est la disposition textuelle de toutes les lois, et notamment le règlement de 1778. Mais quel a été l'esprit et le motif des dispositions de ces lois ? C'est de s'assurer que l'équipage n'est point formé de sujets ennemis, et de faire certifier ce fait par des officiers revêtus d'un caractère public, qui suppose la confiance du souverain qui le lui a conféré.

« Dans les circonstances de la cause, les officiers d'Hambourg n'auraient pu certifier la neutralité d'un équipage pris à Barth, puisqu'ils n'en connaissaient pas les individus. C'était donc aux officiers de Barth qui connaissaient ces individus à certifier leur neutralité et à arrêter le rôle d'équipage.

« Les divers accidents qui se rencontrent dans la navigation ne peuvent pas tous se présenter aux yeux du législateur ; sa mission est de faire des lois générales, son objet est qu'elles soient respectées et exécutées. Ici, le vœu et l'esprit de la loi est rempli ; une circonstance, un accident particulier fait qu'un équipage se forme dans un lieu pour un navire stationné dans un autre.

« Il était nécessaire d'attacher cet équipage à ce navire avant de le faire joindre, on a donc été obligé de faire sanctionner le rôle dans le lieu de l'engagement.

« Mais, dans le fait, l'équipage est neutre, cela n'est point contesté, et lors même que le rôle d'équipage serait imprégné d'un léger vice de forme, ce vice ne métamorphoserait point des hommes neutres en ennemis.

« Or, en fait de prises maritimes, et surtout en matière d'administration, c'est le fait qu'on doit consulter plutôt que la forme : c'est l'avis de tous les publicistes. Cet avis est le résumé des principes généraux de la matière. C'est celui d'un gouvernement très-sévère sur ce point ; car l'arrêté du Directoire, du 4 ventose an VII, s'exprime en ces termes : « Si, dans un cas extraordinaire, et nonobstant l'omission de quelques formalités, l'on est forcé de reconnaître qu'une propriété est neutre, alors on ne peut point déclarer la prise bonne. »

« Or, tout est neutre ici, navire, équipage, cargaison ; cela n'est point contesté, cela est même convenu, à travers les petites discussions de formes qu'on a élevées.

« Par ces considérations, je conclus à la relaxation du navire et de la cargaison, ou au légitime prix et valeur d'iceux. »

« Le Conseil, — Vu les pièces desquelles il résulte que le passe-port sous lequel voyageait *la Maria*, lorsque ce navire fut capturé, était suranné, ayant plus de trois ans de date, et la durée des congés pour le grand cabotage étant constamment limitée à deux ans ;

« Que *la Maria* avait formellement contrevenu à ce passe-port, en l'appliquant à d'autres voyages, exclusivement à celui de la Méditerranée pour lequel il avait été expédié ;

« Que, de plus, le capitaine Wilkens ayant fait arrêter son rôle à Barth, lorsque, de son propre aveu, son navire était devant Hambourg, ce rôle

devient nul par l'art. 9 du règlement de 1778, qui défend d'avoir égard à ceux qui n'auraient pas été arrêtés par les officiers publics du lieu du départ ;

« Que, par ces infractions positives des dispositions les plus essentielles des règlements qui régissent la navigation des neutres en temps de guerre, le navire *la Maria* est dans le cas de confiscation ainsi que son chargement ; —DÉCLARE bonne et valable la prise du navire suédois *la Maria*. »

CONSEIL DES PRISES. — 16 *thermidor an VIII.*

Le passe-port n'a pas besoin d'être signé par le souverain au nom duquel il est délivré. Ce souverain peut déléguer son droit de signer le passe port.

Le passe-port délivré pour un voyage de caravane n'a pas besoin d'indiquer une destination précise.

Un navire qui fait une caravane peut revenir plusieurs fois dans le même port.

LE QUINTUS *contre* L'EPERVIER.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Toute la contestation roule sur le degré de confiance qu'il faut ajouter au passe-port dont le capturé est porteur.

« On prétend que ce passe-port, n'étant point signé par le roi de Suède, n'est point authentique ; qu'il n'indique point la destination précise du navire, puisqu'il est expédié pour aller dans la mer Occidentale et plus loin ; qu'enfin, dans la supposition où un tel passe-port pourrait être légal, le capturé y aurait contrevenu par son retour à Alicante, où il était déjà venu une première fois dans le même voyage.

« Examinons ces objections.

« Nul doute que dans chaque pays les passe-ports doivent être expédiés par l'autorité compétente ; mais celui dont il s'agit l'a été par le Collége royal du commerce de Suède. Il est expédié au nom du roi. Mais nous ne voyons nulle part que la signature du roi fût requise. En général, dans les monarchies, le nom du roi est à la tête de tous les actes publics ; mais la signature du roi n'est apposée qu'aux actes déterminés par les lois de chaque pays.

« Dire que le passe-port n'indiquait point une destination précise, c'est ne rien dire d'utile ou de concluant.

« Tous les voyages de mer ne se ressemblent pas ; on distingue les voyages ordinaires d'avec les voyages extraordinaires, ceux de long cours d'avec la simple caravane, le petit cabotage du grand cabotage. Tous ceux qui ont écrit sur les affaires maritimes nous avertissent que les passe-ports diffèrent dans leur énonciation selon les différentes espèces de voyage.

« Il est impossible, par exemple, qu'un passe-port pour un voyage de long cours et pour aller dans un lieu déterminé soit conçu dans les mêmes termes qu'un passe-port pour la caravane ; car la caravane, selon la définition de l'auteur du *Traité des assurances*, est une multiplicité de petits voyages qu'un capitaine fait dans le cours de sa navigation. Il se nolise pour un port où, étant arrivé, il décharge la marchandise, exige le nolis, se nolise pour un autre endroit où il aborde, fait les mêmes opé-

rations ainsi successivement d'un port à l'autre, jusqu'à ce qu'il revienne au port d'où il était parti. Ces divers petits voyages, pris cumulativement, ne forment qu'un voyage unique et principal.

« On comprend que, par la nature même des choses, un passe-port pour la caravane ne peut désigner avec précision un lieu plutôt qu'un autre ; mais les règlements et les coutumes de chaque pays déterminent la caravane, et pour l'espace que l'on peut parcourir en faisant ces sortes de voyages, et pour le temps pour lequel on peut demeurer en mer avant que de retourner au lieu du départ. Ainsi l'on sait qu'en France, le petit cabotage comprend tous les ports depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque inclusivement ; que le grand cabotage s'étend à toute autre navigation plus éloignée, qui n'est pas déclarée voyage de long cours. On sait encore que, par nos règlements français, la grande caravane peut durer deux ans, sans que l'on ait besoin de se munir d'un nouveau congé. On sait enfin que les congés ou passe-ports sont rédigés différemment, selon qu'il s'agit d'un voyage au long cours ou d'une simple caravane.

« Dans les circonstances de la cause, il ne s'agissait que d'une simple caravane. Cela est convenu. Le passe-port devait donc être conforme à la nature du voyage que l'on entreprenait. De là, nous lisons dans ce passe-port : *Ad mare occidentale et ulteriùs ad ordinationem*. Les mots *ad mare occidentale et ulteriùs* sont indéfinis, parce que, dans un passe-port pour une caravane, il est impossible de désigner un lieu déterminé. Mais on ajoute *ad ordinationem* pour annoncer qu'on ne peut pas abuser de la latitude donnée par le passe-port et excéder le temps et l'espace fixés par l'usage ou par les règlements relativement à ces sortes de voyages.

« Aucune loi n'a prohibé aux neutres la caravane en temps de guerre. Car la neutralité d'une nation, qui n'est pour cette nation que la continuation de l'état de paix, doit lui garantir tous les avantages attachés à cet état.

« Le capturé était donc muni d'un passe-port régulier, légal et conforme à l'espèce de voyage qu'il avait entrepris.

« A-t-il contrevenu à ce passe-port ? On le prétend, mais on ne le prouve pas. Peu importe qu'après avoir été une première fois à Alicante, il y soit retourné ou qu'il en ait eu l'intention. Dans la caravane, on peut aller, venir et retourner au même port, pourvu qu'on ne fasse pas dégénérer la caravane en voyage de long cours, et que, sans cause légitime et constatée, on ne voyage pas au delà du temps déterminé par les règlements ou par la coutume.

« Or, ici, la conduite du capitaine ne pouvait être suspecte ni par rapport au lieu dans lequel il a été arrêté, ni par rapport à la durée de son voyage : donc, point de contravention au passe-port.

« Il est donc évident que la prise est invalide. »

Le Conseil décide que la prise du navire *le Quintus*, faite par le corsaire français *l'Epervier*, est nulle et de nul effet.

Digitized by Google

CONSEIL DES PRISES. — 7 *floréal an VIII.*

Un passe-port délivré pour le cabotage est valable tant que le navire n'est pas rentré dans les Etats du prince de qui il tient le passe-port.

Les changements à un rôle d'équipage sont valablement constatés par un officier public neutre, sans qu'il soit nécessaire de les faire constater par les officiers du lieu du départ primitif.

LA BAGATELLE *contre* LE BASQUE.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« Les puissances du Nord ne sont pas dans l'usage de limiter le délai des passe-ports en matière de caravane ou de grand cabotage. Comme le cabotage se compose d'une multitude de petits voyages intermédiaires, il a été décidé plusieurs fois que le voyage n'était terminé que lorsque le navire était retourné dans les Etats du souverain d'où il était parti. Le passe-port n'est donc expiré que lorsque le navire est retourné au lieu primitif du départ, ou au moins dans les Etats du souverain qui a accordé le passe-port.

« L'art. 9 du règlement de 1778 porte que le rôle d'équipage doit être arrêté par les officiers du lieu du départ. — L'art. 10 suppose la nécessité de faire des changements à l'équipage, et soumet les capitaines à rapporter des preuves justificatives de cette nécessité.

« Le premier devoir du maître est de sauver le navire ; il peut même prendre des ennemis pour cet objet, en constatant la nécessité au désir de la loi. S'il peut prendre des ennemis pour remplaçants, il peut, à plus forte raison, prendre des neutres, et lorsqu'un officier public neutre le constate et l'arrête, le maître a pris toutes les précautions exigées par la loi. En vain voudrait-on prétendre que le renouvellement du rôle d'équipage doit être envoyé aux magistrats du primitif lieu du départ pour être par eux arrêté, parce qu'ils ne pourraient le faire en l'absence des remplaçants de l'équipage; que ce serait soumettre les navires à des stations, dans des lieux de relâche, destructives des expéditions nécessaires aux spéculations commerciales. »

Du 7 floréal an IX. — Décision du Conseil des prises, qui annule la prise du navire danois *la Bagatelle*, sans dommages-intérêts.

CONSEIL DES PRISES. — 3 *germinal an IX.*

Le passe-port est valable tant que le navire n'est pas revenu dans les ports du prince qui l'a délivré.

Un navire porteur d'un passe-port indiquant une destination et ajoutant ces mots ET AUTRES LIEUX *peut relâcher dans tous les ports, sans contrevenir à son passe-port.*

LE SAINT-JEAN *contre* LE CAPRICIEUX.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« Il paraît, d'après les mémoires des parties, qu'il y a eu transaction sur le navire ; le Conseil n'a donc à prononcer que sur la cargaison.

« Les armateurs ont dit : « Qu'il y a contravention à l'art. 4, titre IX, livre III, de l'ordonnance de 1681, et aux art. 4 et 5 du règlement de 1778, en ce qu'un passe-port ne peut servir que pour un seul voyage ; tandis que celui accordé au *Saint-Jean* était pour se rendre à Arendal, de là en Islande, de là à Livourne, ou pour d'autres lieux, suivant que la route et l'avantage de son commerce l'exigeraient, tandis que le navire avait été à Gallipoli ; qu'il y avait conséquemment multiplicité de voyages, même d'après les déclarations de l'équipage.

« Il est facile de répondre à ces objections. Le passe-port était illimité ; il permettait au navire d'aller même à Gallipoli, puisque les mots *autres lieux* sont indéfinis, et qu'ils renferment la permission d'aller dans ce port, comme dans tous ceux où l'utilité du commerce pouvait diriger le navire.

« Quant à l'expiration du passe-port, aucune loi n'en prescrit la durée. Une lettre de l'amiral du 9 septembre 1705 paraît le fixer à une année ; mais cela regardait les Vénitiens.

« L'art. 4 du règlement de 1778 n'a pas adopté cette restriction. Cet article veut qu'un congé ne puisse servir que pour un seul voyage. Mais un voyage n'est terminé que lorsqu'on est revenu à l'endroit d'où l'on est parti. Ce retour peut être retardé par une infinité de circonstances ; le terme d'une année serait trop court pour les navires employés au cabotage et aux voyages de long cours.

« Le capteur a arrêté sans motif, il doit être condamné à des dommages-intérêts.

« Par ces considérations, je conclus à ce que le navire et la cargaison soient restitués avec dommages et intérêts. »

Du 3 germinal an IX. — Décision du Conseil des prises qui invalide la prise du navire danois *le Saint-Jean*, et condamne à des dommages-intérêts le corsaire *le Capricieux*.

Conseil des prises. — 13 *prairial an IX.*

Un passe-port qui a servi à un voyage ne peut pas servir à un autre voyage, quand le navire est rentré dans un port de la domination du prince de qui émane le passe-port.

la Paix *contre* le Général-Moreau.

Le Conseil, — Au moyen de ce qu'il résulte principalement des pièces : 1° que les deux actes sur lesquels, dans l'espèce, reposent la neutralité du capitaine et celle du navire, savoir les lettres de bourgeoisie du capitaine et l'acte de propriété du navire ont été évidemment falsifiés ; qu'il y a été commis à dessein des altérations et substitutions de noms qui, en les rendant indignes des regards de la justice, ne permettent de leur accorder aucune confiance ni de les appliquer au navire *la Paix* ;

2° Que la date et la teneur de ces actes, par leur contradiction avec les déclarations du capitaine et de l'équipage, prouvent qu'ils ont été constamment étrangers au navire et au voyage pour lesquels on a voulu les employer, et que ce n'est que par cet abus très-coupable qu'on les y a fait figurer ;

3° Que c'est sur ces actes, dont la fausseté est si manifeste, que le passe-port a été délivré ; d'où il suit que le passe-port, outre qu'il est périmé, ne pourrait pas se rapporter davantage à la navigation des bâtiments capturés ;

4° Que ce passe-port, délivré à Copenhague en août 1796, qui a plus de quatre ans de date, avait servi pour un précédent voyage, puisque, de l'aveu du capturé, le navire *la Paix* était retourné à Altona, port de la domination danoise, le 10 septembre 1796, ce qui rend ce passe-port nul, et fait que la navigation ne se trouve plus légalement protégée par aucun pavillon ni autorisée par aucun souverain ;

5° Que le rôle d'équipage qui s'est trouvé à bord ne peut être applicable aux hommes qui montaient le navire au moment de la capture, puisqu'il est antérieur d'un an à la date du passe-port, et que le renouvellement qu'on a voulu en faire à Livourne est insuffisant pour valider une pièce nulle dans son principe, et absolument inapplicable au voyage dont il s'agit ;

Qu'ainsi la nationalité du navire et celle du capitaine ne se trouvent point établies, non plus que celle de l'équipage ; et le passe-port étant annulé, comme ayant servi à un précédent voyage entièrement consommé par le retour, la confiscation du navire, et, par conséquent, de l'entière cargaison, est littéralement écrite dans l'ordonnance de 1681 et les art. 4, 6 et 9 du règlement de 1778, et que le Conseil doit d'autant moins hésiter à la prononcer que le gouvernement danois, si la dénonciation lui en était faite, s'indignerait lui-même de l'audace avec laquelle on a abusé de son pavillon pour couvrir des manœuvres et des falsifications inconciliables avec la bonne foi et la loyauté qui doivent accompagner des expéditions véritablement neutres ;

Décide que la prise, faite par le corsaire français *le Général-Moreau* du navire sous pavillon danois *la Paix*, est bonne et valable.

Conseil des prises. — 30 *prairial an XIII.*

Le passe-port donné par un souverain neutre à un navire qui n'est pas dans un de ses ports n'est pas valable, surtout lorsque le passe-port est conçu dans des termes qui permettraient de l'appliquer à un autre navire du même tonnage.

le Haabet *contre* l'Heureux.

(Voyez cette décision plus haut, tit. V, chap. 1er, pag. 259.)

Conseil des prises. — 27 *prairial an IX.*

N'est pas valable le passe-port délivré par un prince à un navire qui n'est pas dans un port de sa souveraineté, surtout lorsque le navire reste un an sans aborder un port de ce prince.

En cas de contradiction entre les dépositions de l'équipage capturé et les énonciations d'une pièce de bord, on doit croire les dépositions, surtout lorsqu'elles sont contraires à l'intérêt de ceux qui les font.

le Munster-Doris *contre* le Brave.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le navire paraît être de construction prussienne, il est qualifié tel dans l'acte du 25 octobre 1794, première pièce du procès.

« Le navire me paraît incontestablement neutre, puisque le consul

danois déclare qu'il est de construction prussienne et qu'il appartient à des Danois.

« Le passe-port dont il est porteur confirme sa neutralité, puisqu'il lui a été délivré par le roi de Danemark.

« Il est de principe consacré par plusieurs décisions que le passe-port n'est pas nécessaire aux navires pour la Baltique, et que l'époque de l'expédition du passe-port ou de la délivrance aux navires auxquels il est destiné est indépendante de sa date, parce que l'expédition nécessaire au commerce fait solliciter ces passe-ports d'avance, pour les recevoir sans retard au passage du Sund.

« C'est alors que l'application du passe-port se fait au navire; on ne peut donc pas se prévaloir de la date antérieure du passe-port, puisqu'il n'est réellement délivré que lorsque le navire est dans les ports du souverain au nom duquel il est expédié. En vain dirait-on qu'il y a une année d'intervalle entre la signature du passe-port et le départ du navire, les glaces des mers de la Russie ont empêché le navire de partir, cela est prouvé par de bonnes attestations : des contestations élevées ont encore arrêté son départ ; ce n'est point la faute du capturé s'il est resté autant de temps dans les ports de la Russie après la signature de ce passe-port. Le navire est donc régulier, soit pour sa construction, soit pour sa permission de naviguer.

« Quant au rôle d'équipage, il suffit de consulter le règlement de 1778 sur cette matière. L'art. 9 exige à bord un rôle arrêté par les officiers publics des lieux neutres d'où les bâtiments seront partis. Quoique le bâtiment soit parti de Gênes pour y retourner, aux termes de la première charte-partie, il est néanmoins certain que son voyage ne doit dater que de Pétersbourg, puisqu'il y avait pris un chargement pour compte de tout autre propriétaire ; que, passant par les États de son souverain, et obligé de changer de commandement, il a pu renouveler son équipage et le faire arrêter par les officiers de son pays. Qu'on ait erré dans le rôle sur le domicile des individus qui le composaient, cette circonstance devient indifférente, puisqu'il est constant, par les réponses des hommes de l'équipage qu'ils sont Danois, et conséquemment neutres.

« La neutralité de la cargaison est prouvée; les marchandises ne sont point du nombre de celles que la loi prohibe; elles sont toutes pour compte de sujets neutres. En vain, dit-on qu'elles sont du cru ennemi, aucune nation n'est ennemie pour les neutres; et, d'après l'art. 1er du règlement de 1778, les neutres ont la liberté de fréquenter sans obstacle les ports des puissances belligérantes. »

Ainsi le commissaire du gouvernement concluait à l'invalidité de la prise ; mais le Conseil n'adopta pas sa manière de voir et rendit la décision suivante :

Le Conseil,— Au moyen de ce qu'il résulte principalement des pièces que les deux actes les plus essentiels à la navigation du *Munster-Doris* manquent des principaux caractères exigés par les règlements ;

« Qu'en effet, il est prouvé et reconnu qu'à l'époque à laquelle le passe-port a été obtenu du roi de Danemark, le navire *le Munster-Doris* était à Saint-Pétersbourg ; qu'à la vérité, cette circonstance n'annulerait pas précisément ce passe-port, si l'on pouvait raisonnablement présumer que, postérieurement à sa date, il a été délivré dans un des ports danois ; mais que, bien loin que l'acquit des douanes d'Oresund représenté établisse ce fait, d'abord le long intervalle écoulé entre la date du passe-

port et le départ de Pétersbourg permet de mettre en doute, surtout en l'absence du journal de route, si malgré les glaces et la violence du temps, dont on ne détermine positivement ni le commencement ni la durée, le navire n'a pas fait d'autres voyages;

« Qu'ensuite, ce qui est bien plus décisif, par les déclarations de l'équipage capturé, auxquelles on doit toujours préférablement ajouter foi lorsque, comme dans l'espèce, il ne s'est élevé contre lui aucun indice de séduction, on apprend que le navire pris n'a point abordé les ports danois avant le mois de juin 1797, tandis que la quittance d'Oresund, que l'on veut faire valoir pour paraître s'être mis en règle, porte la date du 24 mai précédent ;

« Qu'à l'égard du rôle d'équipage, on ne rapporte ni de rôle primitif ni d'acte d'engagement particulier des matelots, quoique le visa du consul danois à Pétersbourg prouve qu'il en a existé; que celui qu'on s'est procuré de Flekefiad ne peut mériter aucune confiance, quand on voit plusieurs hommes de l'équipage déclarer qu'ils sont d'un autre pays que celui désigné dans le rôle d'équipage, ce qui fait assez connaître que ce rôle, comme le passe-port, aura été délivré en l'absence des matelots et du navire, et leur fait dès lors perdre tout caractère d'authenticité, parce qu'ils ne paraissent plus aux yeux de la justice que comme des actes qu'on a cherché à accommoder à une expédition qu'on voulait masquer à des puissances belligérantes ;

« Qu'ainsi le passe-port et le rôle se trouvant entachés de vices essentiels, rien ne rassure plus sur la neutralité du navire et de l'équipage, et que diverses circonstances, jointes à celle de la présence d'une double charte-partie, du chargement fait en pays ennemi, du défaut d'indication de la nationalité de celui qui a vendu le navire pendant la guerre, entraînent la confiscation du bâtiment et de sa cargaison ;

« Valide la prise du navire sous pavillon danois, *le Munster-Doris*, au profit du corsaire *le Brave*. »

Conseil des prises. — 3 *messidor an VIII.*

Le passe-port, demandé et signé avant que le navire soit dans un port du prince qui le délivre, est valable s'il n'a été délivré que lorsque le navire était dans un port de la domination de son souverain.

La prise ne doit pas être validée, bien que le passe-port soit nul, si la neutralité du navire appert d'autres pièces.

Si l'officier qui signe le rôle d'équipage n'énonce pas sa qualité à côté de son nom, le rôle n'en est pas moins valable.

Les connaissements tiennent lieu de charte-partie, et sont valides quoique le capitaine n'ait signé que l'exemplaire remis au chargeur, et n'ait à son bord que les doubles signés du chargeur, se réservant de signer les doubles qui sont à lui, quand bon lui semblera.

La Constance *contre* les Deux-Amis.

Conclusions données par Portalis, commissaire du gouvernement.

« Un jugement du 3 vendémiaire an VI, rendu par le consul français à Carthagène, et confirmé le 7 prairial suivant par le tribunal civil des Bouches-du-Rhône, déclare de bonne prise le navire *la Constance*

et sa cargaison, capitaine Johan Bérend Henrisksen, capturés par le corsaire *les Deux-Amis*.

« Les considérants qui motivent les deux jugements sont : 1° que le passe-port trouvé à bord du navire *la Constance* lui a été expédié lorsque ce navire se trouvait à Pernau en Russie, et conséquemment dans aucun des ports de la domination du prince qui l'expédiait ; ce qui résulte des termes du passe-port, sous la date du 23 juillet 1796, expédié audit navire pour partir de Pernau en Russie et se rendre à Lisbonne ; de la supplique des propriétaires, qui déclarent qu'ils ont dessein de le faire partir de Pernau, en Russie, pour Lisbonne, et de l'extrait du journal du navire, qui prouve que le jour de l'expédition dudit passe-port ledit navire était dans le port de Pernau ;

« 2° Que, d'après l'art. 4 du règlement de 1778 et tous les règlements antérieurs, un pareil passe-port est nul ;

« 3° Que la nullité d'une pièce la mettant à l'instar d'une pièce non existante, le navire *la Constance* naviguait sans passe-port ;

« 4° Qu'au lieu d'un rôle d'équipage prescrit par l'art. 9 du règlement de 1778, arrêté par des officiers publics du lieu neutre d'où le navire est parti, il ne s'est trouvé à bord qu'une liste dressée par le capitaine contenant le nom de six individus, avec un espace considérable en blanc, ladite liste munie seulement de la signature dudit capitaine, et d'une autre signature sans qualification, ne portant ladite liste aucun cachet, ni aucun signe d'authenticité ;

« 5° Que, d'après le susdit art. 9 du règlement de 1778, un navire qui n'a pas à bord le rôle d'équipage prescrit par ledit article est de bonne prise ;

« 6° Que, d'après l'art. 7 du titre IX de l'ordonnance de la marine, les marchandises chargées sur un navire ennemi sont de bonne prise ;

« 7° Que la charte-partie ne désigne point de *pour-compte* ; qu'elle porte que le capitaine signera les connaissements ;

« 8° Que les connaissements ne sont point signés par le capitaine ni par son écrivain ;

« 9° Que le manifeste n'est pas non plus signé ni par le capitaine, ni par son écrivain.

« Le capitaine du navire capturé s'est pourvu en cassation. Son pourvoi a été admis par jugement du 16 fructidor an VI ; il est intervenu ensuite une décision interlocutoire, portant qu'avant faire droit on vérifierait si la signature mise au bas du rôle d'équipage, et sans désignation de la qualité de la personne signée, appartenait véritablement à l'officier public chargé d'arrêter un pareil rôle. C'est en cet état que l'affaire se trouve soumise à la décision du Conseil.

« L'art. 4 du règlement du 26 juillet 1778 porte : « Qu'un passe-port ou congé sera réputé nul, s'il est prouvé que le bâtiment pour lequel il aurait été expédié n'était, au moment de l'expédition, dans aucun des ports du prince qui l'a accordé. »

« On argumente de ce texte pour censurer le passe-port du navire *la Constance*.

« Ce passe-port, dit-on, est danois ; il est à la date du 23 juillet 1796 ; et alors le navire *la Constance* était dans le port de Pernau, en Russie : d'où l'on conclut que, le navire n'étant dans aucun des ports du prince au nom duquel le passe-port a été expédié, ce passe-port est nul.

« En point de fait, il est convenu que le navire était dans ledit port de Pernau, en Russie, lors de la demande du passe-port.

« On sait que ces sortes de pièces sont sollicitées d'avance, pour que la route que l'on veut entreprendre ne soit pas retardée. Il arrive donc souvent qu'un passe-port est rédigé en l'absence de celui qui le sollicite, mais il est certain que le navire *la Constance*, partant du port de Pernau, se rendit dans le port danois qui se trouve au passage du Sund, et que là il obtint la permission de prendre des provisions à Copenhague. Cela résulte du certificat de la douane. C'est donc à Copenhague que le passe-port a dû être remis au capitaine. Il n'y a donc point de contravention à l'art. 4 du règlement de 1778; car ce règlement ne dit point que l'on doit être dans l'un des ports du prince qui donne le passe-port, dans le moment même où ce passe-port est sollicité ou rédigé, mais seulement lors de l'expédition.

« L'objet de la loi est de s'assurer que le passe-port n'est point tombé en main ennemie, et qu'il est véritablement destiné pour un sujet du prince qui l'accorde. Or, cet objet est rempli quand l'expédition et la délivrance en sont faites dans les Etats de ce prince au sujet même qui en est porteur.

« Le passe-port fait mention du capitaine comme partant de Pernau, parce que c'est de ce port que le capitaine a formé sa demande. Mais il faudrait *prouver*, aux termes de la loi, que le capitaine a reçu à Pernau l'expédition du passe-port demandé. Or, d'après les faits résultant des pièces, la chose n'est ni vraisemblable, ni même possible. J'ajouterai, pour l'honneur des principes, qu'en supposant la contravention à l'art. 4 du règlement de 1778, on serait autorisé à conclure que le passe-port est nul. La peine de nullité est la seule peine prononcée par ce règlement; mais une des pièces servant à constater la neutralité peut être nulle, sans que les autres le soient, et celles-ci peuvent suffire pour mettre la neutralité hors de tout doute.

« Il est incontestable que la neutralité doit être prouvée, mais elle peut l'être par plusieurs espèces de preuves désignées dans les règlements, et indépendantes les unes des autres : de là, le vice que l'on peut apercevoir dans l'une de ces preuves ne saurait ébranler la vérité de celles qui sont sans irrégularité et sans vice..... — C'est le cas de dire, avec les jurisconsultes, *Quod abundat non vitiat*. Aussi telle est la disposition du règlement de 1778, qui, après avoir fait l'énumération de toutes les pièces servant à prouver la propriété neutre, ajoute : *L'une desquelles au moins constatera la propriété neutre, ou en contiendra l'énonciation précise.* — Il faut distinguer avec soin les pièces simplement nulles d'avec celles dans lesquelles on aperçoit quelques circonstances qui nous autorisent à les faire présumer simulées ou frauduleuses. Les pièces simplement nulles ne sont par elles-même d'aucune valeur, mais elles ne détruisent pas la valeur des autres pièces, dont chacune doit être appréciée par les caractères qui lui sont propres. Il en est autrement des pièces suspectées de simulation ou de fraude : celles-ci entachent la foi de celui qui en est porteur. La fraude qui paraît fait suspecter celle qui ne paraît pas : de là tout est ébranlé, dès que la simulation se manifeste quelque part; car la foi des hommes est indivisible.

« La distinction que nous proposons a été faite par les règlements. S'agit-il d'une pièce dans laquelle on entrevoit simulation ou fraude? Ils ne se bornent pas à prononcer la peine de nullité; mais ils prononcent aussi la peine de confiscation. S'agit-il, au contraire, d'une pièce simplement irrégulière dans la forme ou dans la manière dont elle a été obtenue, les règlements se contentent de dire qu'elle est nulle et de nul

effet, et ils laissent subsister toutes les inductions que l'on peut tirer des autres pièces. Or, dans le cas dont il s'agit, le règlement de 1778 se borne à dire que le passe-port qui aurait été expédié dans un port étranger à la domination du prince au nom duquel on l'expédie *sera réputé nul*; conséquemment, si le passe-port dont il s'agit était nul, nous aurions encore à examiner s'il n'est pas suppléé par les autres pièces de bord.

« On objecte qu'une pièce nulle devant être regardée comme non-existante, celui qui voyage avec un passe-port nul est censé voyager sans passe-port. — Cela n'est point exact : un acte même nul prouve toujours la bonne foi de celui qui en est porteur ; la nullité d'un acte peut venir du fait de celui qui le rédige ou qui l'expédie plutôt que du fait de celui qui le demande et qui l'obtient. Il ne faut donc pas outrer les principes, mais les appliquer sagement. — Au reste, nous avons déjà prouvé que le système du capteur porte sur une supposition démentie par l'évidence même des choses. — En second lieu, je ne trouve aucune apparence de fondement dans les objections proposées contre le rôle d'équipage. Qu'importe que le rôle d'équipage qui a été présenté ne soit revêtu d'aucun sceau ou cachet? Cette forme n'est pas requise par les règlements, qui se bornent à dire que « le rôle d'équipage doit être arrêté par les officiers publics des lieux neutres d'où les bâtiments sont partis. — Or, le rôle d'équipage dont il s'agit a été arrêté par un officier qui avait caractère. Il est vrai que cet officier s'était contenté d'apposer sa signature sans exprimer sa qualité; cette omission a motivé le jugement interlocutoire du tribunal de cassation : mais l'interlocution a été remplie. L'officier qui a signé le rôle d'équipage était, lors de l'apposition de sa signature, chef de l'enrôlement de la marine, et il était autorisé par son prince à remplir cette mission, ainsi que la chose a été attestée par le citoyen Lutken, commandeur et chef d'enrôlements de la marine de Copenhague.

En troisième lieu, on révoque en doute la neutralité du navire et de la cargaison, sous le prétexte que la charte-partie ne désigne point le *pour-compte*, et que les connaissements ni le manifeste ne sont signés ni par le capitaine, ni par l'écrivain. Mais si la charte-partie ne désigne pas le *pour-compte*, il est désigné dans les connaissements ; et cela suffit, puisque ces pièces font un même corps et sont corrélatives les unes aux autres. J'observerai même, avec les auteurs qui ont écrit sur le commerce maritime, que les connaissements tiennent lieu de charte-partie et valent même plus, en ce qu'ils en prouvent l'accomplissement.

« On objecte que, d'après les lois, les connaissements doivent être signés par le capitaine ou par l'écrivain. — Mais les connaissements étant faits en double original, il arrive presque toujours, dans l'usage, que le capitaine se borne à signer l'exemplaire remis au chargeur, qui, de son côté, signe celui qui reste entre les mains du capitaine : on ne peut donc faire une objection raisonnable de ce que le capitaine n'a point apposé sa signature à l'exemplaire trouvé dans son navire. C'est une chose qu'il peut faire quand bon lui semble, puisqu'il a le titre dans ses mains. Mais rien n'est plus indifférent, parce que son engagement est dans la signature par lui apposée sur l'exemplaire du chargeur, et qu'il ne saurait après coup et à part se faire arbitrairement des titres à lui-même, ou porter atteinte aux titres d'autrui. — Il demeure donc prouvé que le passe-port, le rôle d'équipage, la charte-partie et les connaissements ne comportent aucune critique fondée. Il est convenu, d'autre part, que le navire est de construction danoise, qu'il naviguait sous pavillon danois, qu'il

appartenait à des propriétaires danois, que l'équipage était danois, et que les marchandises n'étaient ni *prohibées*, ni *de contrebande*. Le fait de la neutralité est donc incontestable. — Cependant, comme il existait dans le rôle d'équipage une omission assez grave pour motiver l'interlocution ordonnée par le tribunal de cassation, le capteur est, sans doute, excusable d'avoir été séduit par cette omission, et, conséquemment, il doit être à l'abri des dommages et intérêts.

« Par toutes ces considérations, je conclus à ce que, sans s'arrêter au jugement rendu par le tribunal civil des Bouches-du-Rhône, le 7 prairial an VI, non plus qu'à celui rendu le 3 vendémiaire précédent par le consul français à Carthagène, pleine et entière mainlevée soit faite à Johan Berend Henrisksen du navire *la Constance*, de ses agrès et apparaux, ensemble des marchandises de son chargement ; en conséquence, que tout lui sera rendu et restitué en nature ; et à défaut, leur prix et légitime valeur, suivant l'évaluation qui en sera faite aux formes de droit, ainsi que toutes les pièces et papiers de bord ; à quoi faire tous gardiens et dépositaires contraints, même par corps ; quoi faisant, déchargés, sans dommages et intérêts. »

Le Conseil, — Sans s'arrêter au jugement rendu par le tribunal civil des Bouches-du-Rhône, le 7 prairial an VI, non plus qu'à celui du consul français à Carthagène, du 3 vendémiaire de la même année, déclare illégale la prise du navire *la Constance* faite par le corsaire *les Deux-Amis*.

Conseil des prises. — 29 *nivôse an IX.*

Le navire doit se trouver, dans un port de la domination du prince, qui délivre le passe-port, à la date de l'expédition du passe-port. Il peut ne pas s'y trouver à la date du passe-port.

La Famille.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le navire doit-il se trouver, dans un port de la domination du prince, à l'époque de la date du passe-port, ou à celle de l'expédition du passe-port? Cette question n'est plus problématique, elle a été jugée *in terminis* dans l'affaire *la Constance*. Les circonstances, les rapports de *la Constance* sont les mêmes que ceux de *la Famille*, il y a donc même raison de décider.

« L'art. 4 du règlement de 1778 trancherait toute difficulté sur la question du passe-port, si cette question se présentait pour la première fois au Conseil ; car il suffit que le navire soit dans les ports du prince qui accorde le passe-port, au moment de l'expédition de cette pièce.

« On peut donc la solliciter d'avance pour prévenir les retards de l'expédition, toujours nuisibles dans les affaires du commerce ; mais si, au moment de l'expédition, le navire est présent, il a satisfait à l'esprit et à la lettre du règlement : à la lettre par la présence du navire au moment de l'expédition ; et à l'esprit par la certitude que le passe-port n'est point délivré à un navire étranger ou ennemi, mais à une propriété des sujets auxquels le prince accorde la permission de voyager.

« Je conclus à l'invalidité de la prise. »

Du 29 nivôse an IX. — Décision du Conseil des prises, qui invalide la prise du navire suédois *la Famille*.

TRIBUNAL DE CASSATION. — 12 *vendémiaire an VII.*

Est nul le passe-port donné par un souverain à un navire qui n'était pas dans un de ses ports au moment de l'expédition du passe-port, quelle que soit d'ailleurs l'époque de sa délivrance.

LE ZÉNODORE *contre* LA CHARITAS.

La Charitas, sous pavillon danois, fut arrêtée par *le Zénodore*. On trouva à son bord 1° une déclaration assermentée des prétendus propriétaires de ce navire, sous la date du 27 août 1796, par laquelle ils attestaient être propriétaires du navire *la Charitas*, à ce moment à l'ancre à Saint-Pétersbourg ; 2° un passe-port latin expédié à Copenhague pour *la Charitas*, le 30 août 1796. Il y était dit que les propriétaires avaient le dessein de le faire partir de Saint-Pétersbourg pour Venise ; 3° un journal de navigation, dont toutes les feuilles antérieures au 27 septembre 1796 avaient été soustraites.

Le capteur soutint que le passe-port était nul, aux termes de l'art. 4 du règlem. de 1778, parce que *la Charitas* n'était pas dans un port danois, le 30 août 1796, jour de l'expédition du passe-port. Cependant le tribunal civil des Bouches-du-Rhône regarda ce passe-port comme valable.

Pourvoi, et sur le pourvoi, jugement ainsi conçu :

« Le TRIBUNAL, etc.; — Considérant que tout passe-port est déclaré nul s'il est prouvé qu'au moment de l'expédition le navire n'était dans aucun des ports du prince qui l'a accordé ; — Que cette preuve que la date du passe-port, qui se rapporte à l'expédition et non à la délivrance, peut seule servir à établir, étant mise à la charge du capteur, il faut nécessairement, pour lui rendre cette preuve possible, ne pas confondre l'expédition du passe-port avec la délivrance dont le moment n'est pas constaté ; qu'un passe-port nul ne peut opérer aucun effet ; — Que celui qui navigue avec un tel passe-port navigue réellement sans passe-port; — Attendu que, dans le fait, il est incontestablement prouvé par le texte du passe-port même, par la déclaration assermentée du 17 août 1796, et par les aveux du capitaine Boisen, ou de son fondé de pouvoirs, que le navire *la Charitas* était au port de Saint-Pétersbourg, le 30 du même mois, jour de la concession ou de l'expédition du passe-port ; — Que ce passe port était donc réputé nul, et qu'en le considérant comme valable, et en relâchant la prise, le tribunal civil des Bouches-du-Rhône a violé l'art. 4 du règlement de 1778 ; — CASSE. »

CONSEIL DES PRISES. — 13 *thermidor an IX.*

Un navire qui n'est pas dans un port de la domination de son souverain peut solliciter d'avance un passe-port, à condition qu'au moment de l'expédition il sera dans un port de son souverain.

Les lois françaises relatives aux rôles d'équipage ne doivent pas être appliquées aux navires étrangers ; il suffit que leurs rôles d'équipage soient conformes aux lois de leur pays.

LA LOUISE.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« Une des principales objections que l'on fait au capturé est prise dans

l'art. 4 du règlement de 1778 ; il porte qu'un passe-port ou congé sera réputé nul s'il est prouvé que le bâtiment pour lequel il aurait été expédié n'était, au moment de l'expédition, dans aucun des ports du prince qui l'a accordé. Dans l'espèce, le passe-port est danois ; il est daté du château du roi de Danemark, du 6 septembre 1796; il est prouvé par ce même passe-port que le navire était à Cronstadt ; il a donc été fait en contravention à l'article, puisque le navire était absent du lieu où ce passe-port a été signé.

« Cette conséquence n'est pas juste. Le règlement de 1778 veut qu'au moment de l'expédition le navire soit dans un des ports du prince qui a accordé le passe-port. Mais il ne défend pas de solliciter d'avance un passe-port, afin que la route qu'on veut entreprendre ne soit point retardée.

« Quel est l'objet de la loi ? C'est de s'assurer que le passe-port n'est point tombé en main ennemie, et qu'il est véritablement destiné pour un sujet du prince qui l'accorde. Cet objet est rempli : le passe-port est entre les mains d'un sujet danois.

« Le navire pouvait bien être à Cronstadt à l'époque de la demande du passe-port, mais il n'est pas prouvé qu'il y fût encore à l'époque de l'expédition ; pour partir de Cronstadt, il n'avait pas besoin de passe-port, les navires danois n'en ont pas besoin pour voyager dans la Baltique, où leur construction est connue ; ce passe-port ne devenait nécessaire qu'à son arrivée à Copenhague, pour la navigation dans la Méditerranée et autres lieux.

« Mais, en supposant qu'il y ait contravention à l'art. 4, que pourrait-on conclure ? Que le passe-port est nul ? car c'est la seule peine que prononce ce règlement ; d'après l'art. 2, une pièce peut être nulle sans que les autres le soient, et celles qui restent suffisent pour justifier la neutralité ; la neutralité de l'une ne détruit pas la valeur des autres.

« Le rôle d'équipage, dit-on, ne présente pas la patrie des gens de l'équipage : les lois exigent cette formalité. Cette obligation se trouve imposée aux Français, il est vrai, et telle est la disposition de l'art. 16 du liv. II, tit. Ier, de l'ordonnance de la marine; mais c'est un règlement de police intérieure ; nos lois ne défendent point la manière dont doivent être faits les rôles d'équipage des étrangers. Le rôle d'équipage se trouve arrêté par le consul danois à Naples ; il atteste que le rôle d'équipage est fait, comme s'il avait été fait en Danemark. En Danemark, on n'aurait pris que des sujets danois ou neutres. L'équipage doit donc avoir été formé de la même manière. Ce qui le fait présumer encore, c'est que, sur trois déclarations que l'on a retenues des gens de l'équipage, deux sont Danois et un Prussien.

« L'attestation du capitaine sur un double rôle d'équipage, où il relate la patrie de chacun, fait voir que l'équipage n'était pas ennemi ; et quoique ce rôle ne puisse faire foi, cependant il donne de grandes présomptions de la neutralité de l'équipage.

« Bien qu'il y ait quelque irrégularité dans ce rôle d'équipage, s'il résulte de l'ensemble des circonstances que la propriété est neutre, le juge convaincu doit prononcer cette neutralité ; on doit mettre à l'écart toutes les subtilités de droit, et se décider par la vérité des choses.

« Dans le fait, le navire est neutre, il appartient à un Danois ; la cargaison l'est aussi, elle appartient aux sujets des puissances avec lesquelles nous n'étions pas alors en guerre : vous devez donc en prononcer la restitution. »

Du 13 thermidor an IX, décision du Conseil des prises, qui invalide la prise du navire danois *la Louise*, sans dommages et intérêts.

CONSEIL DES PRISES. — 27 *pluviôse an X.*

Dans la Baltique on navigue sans passe-port; lorsqu'on veut sortir de cette mer, on sollicite souvent un passe-port avant son départ. Les passe-ports sont expédiés avant d'être délivrés, il ne faut tenir compte que de la date de l'expédition.

Le consul d'une nation neutre, chez l'ennemi, ne perd pas son caractère neutre parce qu'il fait le commerce.

LA PAIX.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« La construction du navire, ss neutralité ne sont point attaquées; tous les efforts de l'armateur se réunissent contre la neutralité du chargement et contre la vérité des pièces de bord relativement à la cargaison. Il ne reste donc qu'à examiner : 1° si la nationalité du navire peut influer sur le sort de la cargaison; 2° si Schenbom (chargeur), originaire et consul suédois à Saint-Pétersbourg, mais y faisant le commerce, peut être réputé ennemi dans tout ce qui a rapport à ses opérations commerciales.

« Il n'est pas douteux que les pièces de bord, quelque régulières qu'elles soient d'ailleurs dans la forme, ne peuvent, par cette forme seule, captiver le suffrage et l'assentiment de la justice, si elles sont l'ouvrage de la fraude ou de la surprise; parce que la forme n'est qu'un mode de la substance, et que l'effet doit disparaître avec la cause.

« Mais, dans cette affaire, d'où déduit-on la fausseté ou la simulation des pièces? D'abord de l'absence de l'original du passe-port, dont il n'existe qu'une copie; mais cette prétendue copie a tous les caractères d'un original, et n'est elle-même qu'une expédition originale extraite sans doute du registre où l'original est inscrit, car cette expédition est revêtue de la signature de l'officier public et du sceau du souverain. Or, une copie ne peut réunir tant de caractères d'authenticité. D'ailleurs, un imprimé fait aux frais du gouvernement, pour la facilité des expéditions, ne peut être considéré comme l'ouvrage de la partie, lorsque surtout il est revêtu de tous les signes extérieurs indicatifs de l'autorité qui l'a délivré et sanctionné. Ainsi, que ce soit une copie ou une expédition de l'original, dès qu'elle émane de l'autorité légale, son caractère est indubitable et sacré.

« La difficulté qu'on élève sur les prétendues contradictions des réponses du capitaine avec les pièces de bord est une pointillerie indigne d'une matière grave.

« Le capitaine avait dit avoir reçu ses expéditions à Helsingfors, avant son départ pour la Russie; cependant son passe-port se trouve postérieur à son retour de la Russie.

« Le capitaine, interrogé de nouveau sur cette apparente contradiction, répondit qu'il y avait, en effet, reçu ses autres papiers, mais non le passe-port turc, qui ne se délivrait qu'au passage du détroit du Sund; et cela est si vraisemblable, que l'on n'a pas besoin de passe-port dans les mers du Nord; ce qui a été décidé maintes et mainte fois par le Conseil;

c'est si vrai, que la preuve en existe dans la déclaration faite devant les magistrats d'Helsingfors, auxquels les propriétaires exposent qu'ils sollicitent maintenant le passe-port du Conseil de commerce. S'ils le sollicitaient alors, ils ne l'avaient donc pas encore reçu : le capitaine a donc dit la vérité dans ses réponses.

« Mais de ce que les magistrats d'Helsinbourg déclarent, le 1er juin 1789, avoir remis le passe-port royal, avec la traduction en latin, que conclure de là ? Que l'original du passe-port manque. Mais s'il en existe une copie légale, cette copie ne justifie-t-elle pas la réelle existence d'un passe-port accordé, et la vérité de sa délivrance ?

« Le corsaire, après avoir averti de ne pas confondre Helsinbourg avec Helsingfors, les confond lui-même dans son mémoire ; c'est sans doute une erreur involontaire, mais la reconnaissance de cette erreur détruit la conséquence de son raisonnement, et laisse sans nuage la vérité sortant des réponses du capitaine, lesquelles portent en somme qu'il reçut à Helsingfors les pièces nécessaires à son voyage en Russie, et à Helsinbourg celles qui lui manquaient pour courir les ports de la Méditerranée.

« Il est vrai que la date du passe-port est de l'époque où le navire était en Russie ; mais le Conseil a vu et jugé plus d'une fois des affaires où la date du passe-port contredisait celle de la station du navire, parce que la date de l'expédition et celle de la délivrance sont deux, surtout dans les mers du Nord où, naviguant sans passe-port, les navires qui veulent charger en retour pour les ports de la Méditerranée font préparer d'avance leurs passe-ports, pour les prendre sans séjour et sans retard à leur passage dans le détroit du Sund. La célérité des spéculations commerciales commande cette mesure.

« Ainsi disparaît le moyen déduit de la simulation des pièces ; et ce n'est pas par des allégations qu'on établit la simulation, il faut des arguments d'un autre genre.

« Le dernier moyen du corsaire, car je ne parlerai pas de sa prétention à des dommages et intérêts, me paraît dénué de sens et de raison, et tout à fait éversif des décisions du Conseil, sur le point de savoir si le consul neutre, en pays ennemi, devient ennemi.

« En ne considérant le consul que comme négociant, le Conseil a décidé la négative de la proposition.

« Il est certain qu'il est contre les principes de l'ordre politique et même moral qu'un consul fasse le commerce, parce que ses fonctions publiques peuvent se trouver en opposition avec les intérêts de ses spéculations commerciales ; mais prétendre que le commerce dans un pays ennemi donne le caractère d'ennemi à un neutre, c'est s'abuser étrangement.

« Le commerçant neutre est assujetti aux lois sur la course, indépendamment de son caractère public, qu'il dépouille quant à ce ; mais, à moins qu'il n'ait adopté le pays ennemi pour sa patrie, il ne peut cesser d'être neutre et sujet du souverain dont il est l'agent.

« D'ailleurs, dans l'hypothèse de la cause, il est prouvé que le consul de Suède en Russie n'était que le prête-nom de celui de Suède à Cadix ; et que la crainte seule des Anglais avait déterminé la simulation d'un chargement destiné pour nos alliés. La déclaration faite à Cadix, même avant la capture, prouve démonstrativement cette vérité ; et quoique cette déclaration ne soit pas une pièce de bord, elle ne peut être suspectée de fausseté.

« Ainsi donc la neutralité de la cargaison me paraît aussi bien prouvée que celle du navire.

« Par ces considérations, je conclus à la restitution du navire *la Paix* et de sa cargaison. »

Du 27 pluviôse an X, décision du Conseil des prises, qui invalide la prise du navire suédois *la Paix*, et en ordonne la restitution, ainsi que celle de la cargaison.

TRIBUNAL DE CASSATION. — 25 *frimaire an VII, et* CONSEIL DES PRISES. — 13 *vendémiaire an X.*

Lorsqu'un navire ennemi est régulièrement acheté par un neutre dans un port d'une autre puissance neutre, on ne peut opposer au propriétaire que son navire est porteur d'un passe-port qui lui a été délivré lorsqu'il était dans un port de l'obéissance du prince neutre dont il portait le pavillon.

Le défaut de désignation dans le rôle d'un équipage des noms, origine, et domicile des hommes qui le composent, n'autorise point la confiscation d'un navire, si ce rôle d'équipage a été arrêté suivant les lois du pays, et s'il résulte des interrogatoires de ces hommes qu'ils ne sont ni natifs ni habitants d'un pays ennemi.

Lorsque sur un navire neutre se trouvent des marchandises de contrebande d'une valeur au-dessous des trois quarts de la cargaison, ces marchandises sont de bonne prise, mais non le restant de la cargaison ni le navire même.

L'ENGEL-ELISABETH *contre* LE BON-ORDRE *et* LA PROVIDENCE.

« Le TRIBUNAL ; — Vu les art. 1er, 2, 4, 8 et 9 du règlement du 26 juillet 1778, concernant la navigation des bâtiments neutres en temps de guerre ; — Attendu, 1° que, quand il serait prouvé que le navire *l'Engel-Elisabeth* était dans le port d'Amsterdam lorsque le passe-port a été délivré en Prusse au capitaine Augustie, ce passe-port devait nécessairement être considéré comme valable, parce qu'il est constant que ce navire, de fabrique ennemie, pris par un corsaire français aux Anglais, a été vendu à Amsterdam à Louis Seltre, Prussien ; — Que celui-ci n'a pu le faire sortir et naviguer librement qu'en vertu d'un passe-port accordé par son souverain ; — Que les circonstances font disparaître tout prétexte de contravention à l'art. 4 du règlement de 1778, circonstances qui ramènent d'ailleurs à l'exécution des articles 2 et 8 de ce règlement, qui veulent que « la propriété neutre des bâtiments puisse « être justifiée en mer par une des pièces de bord, et que les bâtiments « de fabrique ennemie ne puissent être réputés de bonne prise, lorsqu'il « y a à bord des actes en bonne forme justificatifs tant de la prise que « de la vente ou adjudication ; » d'où il suit qu'en déclarant valable la prise de ce navire, par le motif que le passe-port en vertu duquel il naviguait avait été accordé par Sa Majesté prussienne, lorsque ce navire était dans le port d'Amsterdam, les juges du tribunal civil du département du Finistère ont fait une fausse application de l'art. 4 du règlement de 1778, et violé les art. 2 et 8 de ce règlement ; — Attendu 2° que le rôle d'équipage a été arrêté à Amsterdam suivant les lois du pays ; — Qu'il résulte encore des interrogatoires subis par les hommes composant cet équipage qu'ils ne sont ni natifs ni habitants des pays ennemis ; — Que le défaut de désignation dans le rôle d'équipage des noms, du lieu

de naissance et du domicile de ces hommes, ne peut donc, dans cette espèce, tirer à aucune conséquence ; — Que, d'ailleurs, si cette désignation est commandée par le traité entre la France et les Etats-Unis de l'Amérique septentrionale, du 6 février 1778, ce traité ne doit pas s'étendre aux autres neutres ; d'où il suit que, dans le cas du procès, il a été fait une fausse application de l'art. 9 du règlement de 1778 ; — Attendu enfin que les lames de sabre saisies comme marchandises de contrebande sont d'une valeur bien au-dessous des trois quarts de la cargaison ; qu'en prononçant la confiscation du navire *l'Engel-Elisabeth* et du surplus de la cargaison, les juges du tribunal civil du département du Finistère ont donc fait une fausse application de l'art. 1er du règlement de 1778, qui ne prescrit, dans ce cas, que la confiscation des marchandises de contrebande, — CASSE. »

Le jugement rendu par le tribunal civil du département du Finistère ayant été cassé et annulé par le tribunal de cassation, l'affaire devait être renvoyée à un autre tribunal, pour être faite une nouvelle application de la loi. Mais avant que le tribunal, saisi par le renvoi prononcé par le jugement de cassation, ait pu prendre connaissance de l'affaire, le Conseil des prises fut institué par l'arrêté du 6 germinal an VIII, et les pièces lui furent renvoyées. Le 13 vendémiaire an X, il rendit la décision suivante :

LE CONSEIL, — Au moyen de ce qu'il résulte principalement :

Que le navire *l'Engel-Élisabeth*, quoique ayant originairement appartenu à l'ennemi, est devenu propriété neutre par la vente qui en a été régulièrement faite à Amsterdam, ainsi que le prouve l'acte existant à bord, qui contient l'énonciation du navire vendu, du prix, les noms du vendeur et de l'acquéreur, ainsi que l'acquit des droits de vente ;

Que le navire ayant été acheté par un Prussien, en Hollande, il était de toute nécessité que le passe-port de son gouvernement vînt le chercher pour le faire sortir de l'endroit où il se trouvait, et que, dès lors, il n'était plus dans le cas de l'application de la règle qui veut que les passe-ports soient délivrés en présence des navires de l'État qui les accorde ;

DÉCIDE que la prise, faite par les corsaires français *la Providence* et *le Bon-Ordre* du navire prussien *l'Engel-Elisabeth*, est invalide.

CONSEIL DES PRISES. — 21 *frimaire an X.*

Lorsqu'un neutre achète un navire qui, au moment de l'acquisition, n'est pas dans un port de l'obéissance de son souverain, il peut demander un passe-port à ce souverain ; et, quoiqu'au moment de l'expédition du passe-port, le navire ne se soit pas trouvé dans un des ports du prince qui délivrait le passe-port, cette pièce n'en est pas moins valable.

L'ATTENTION *contre* LE DEUCALION.

Le navire *l'Attention* avait été acquis par un Danois, alors qu'il n'était pas dans un port de l'obéissance du roi de Danemark. Le propriétaire avait

fait venir un passe-port danois, et le navire avait navigué sans entrer dans aucun port du Danemark. — Il avait été capturé par le corsaire *le Deucalion*. — La prise était-elle valide parce que *l'Attention* n'était pas dans un port du prince qui avait délivré le passe-port?

Cette question a été résolue comme suit par le Conseil des prises :

Le Conseil, — Au moyen de ce qu'il résulte :

Que la neutralité de la cargaison ne peut être révoquée en doute, et que les reproches faits contre les pièces de l'expédition du navire sont incapables d'opérer la confiscation de la prise, lorsqu'on remarque d'abord que le navire, neutre d'origine, avait été acheté par un Danois en pays allié, et que, pour en sortir, il fallait nécessairement que l'acquéreur fît venir un passe-port de son souverain; ensuite, que, malgré la longue durée du passeport, rien n'indique que, dans l'intervalle, le navire se fût rendu dans un port danois; que, d'ailleurs, il n'a fréquenté que des ports alliés ou neutres, ce qui ôte tout soupçon de simulation, et qu'enfin le rôle d'équipage, composé de neutres, a été arrêté, par le consul danois, dans un pays allié;

Que l'apparente irrégularité de la délivrance du passe-port, son ancienneté et l'absence du rôle primitif d'équipage, étant des motifs suffisants pour autoriser l'arrestation dans tous les temps, étaient susceptibles de faire prononcer la confiscation d'après les principes en vigueur à l'époque de la capture, et que, dès lors il ne peut y avoir lieu de soumettre l'armateur du corsaire à aucuns dommages et intérêts;

Décide que la prise du navire danois *l'Attention* est invalide, en fait pleine et entière mainlevée au profit des propriétaires.

Conseil des prises. — 3 *fructidor an VIII.*

Un passe-port donné à un navire qui n'est pas dans un des ports de l'Etat qui le lui délivre n'est pas toujours nul : v. g., quand le navire qui a besoin du passe-port n'est pas dans un port de la domination de son souverain, mais dans un port bloqué, et quand la délivrance d'un nouveau passe-port est rendue nécessaire par la mort du capitaine.

La Notre-Dame de Bon-conseil *contre* le Coureur.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le navire est confiscable, dit le capteur, parce que le passe-port trouvé à bord et délivré par le sénat de Raguse a été expédié dans un moment où ledit navire n'était dans aucun des ports de cette république.

« Je réponds, en point de droit, que le règlement de 1778 ordonne seulement qu'on n'aura aucun égard aux passe-ports expédiés pour des navires qui ne se trouveront point, au moment de l'expédition, dans un des ports du prince au nom duquel ils seront expédiés. Il ne prononce pas la confiscation. Or, il ne faut pas ajouter aux lois pénales : j'ai déjà eu plus d'une fois l'occasion d'observer que le règlement de 1778 attache la peine de confiscation à certaines contraventions, et qu'il n'attache que la simple peine de nullité à d'autres. Il n'est jamais permis d'être plus sévère que la loi.

« Je réponds, en point de fait, qu'il y a dans la cause deux passe-ports : l'un expédié au premier capitaine, qui partit de Raguse avec le navire; et l'autre expédié au second capitaine, qui remplaça le premier lorsque

le navire était à Porto-Ferraio, port alors bloqué par les Anglais. Le premier de ces passe-ports ne peut être critiqué : on en convient. On ne censure que le second. Mais le blocus de Porto-Ferraio par les Anglais rendait impossible la sortie du navire. Conséquemment, ce navire, ne pouvant point aller chercher le passe-port, il fallait nécessairement que le passe-port vînt chercher le navire. Ce qui est certain, c'est que le passe-port dont il s'agit n'était que le supplément ou la continuation du premier, que l'on ne censure pas : ce second passe-port était indispensable pour autoriser la mission du capitaine remplaçant.

« Il n'y a donc aucun prétexte pour confisquer le navire...

Signé, PORTALIS. »

Le CONSEIL décide que la prise du navire ragusais *la Notre-Dame de Bon-Conseil* et de son chargement, faite par le corsaire français *le Coureur*, de Marseille, est nulle et de nul effet ; en fait pleine et entière mainlevée au capitaine et aux propriétaires de la cargaison.

CONSEIL DES PRISES. — 17 *frimaire an IX.*

Lorsqu'un navire neutre est vendu dans un port étranger à la domination du prince dont l'acquéreur est sujet, cet acquéreur peut faire venir un passe-port de son souverain, et ce passe-port est valable, quoique le navire, au moment de sa délivrance, n'ait pas été dans un des ports du prince qui le délivrait.

L'AMITIÉ *contre* LE CAMUS.

(Voyez cette décision, *sup.*, p. 460, même chapitre, même section, § 1, *c.*), *Des connaissements.*)

CONSEIL DES PRISES.— 27 *ventôse an X.*

Doit être considéré comme entaché de fraude, et comme nul, le passe-port ou sauf-conduit délivré par un officier public d'une nation neutre chez un peuple belligérant, lorsque cet officier se dit en même temps propriétaire d'une partie du navire et de la cargaison ; en conséquence, le navire muni d'un tel passe-port est de bonne prise.

LE WIKILLADGE *contre* L'ÉMILIE.

Le Wikilladge, sous pavillon américain, avait été arrêté venant d'Alger par le corsaire *l'Émilie*. La France était alors en guerre avec la régence d'Alger. Le navire avait un passe-port délivré par le consul américain à Alger ; le corsaire soupçonna que la plus grande partie du navire et de la cargaison appartenait à des Algériens, et que l'on avait donné une part de propriété au consul américain, pour obtenir de lui un passe-port. Comme la neutralité n'était pas prouvée par d'autres pièces que par le passe-port incriminé, le corsaire arrêta *le Wikilladge*.

Le CONSEIL, — Au moyen de ce qu'il résulte qu'ici le sauf-conduit du *Wikilladge* et la plupart des pièces destinées à couvrir la navigation méritaient peu de confiance, comme délivrés par le consul américain à Alger, qui, se prétendant en même temps propriétaire du navire et même de la cargaison, aurait tout à la fois paru dans l'expédition en qualité d'officier public et de partie intéressée ;

Que, suivant l'acte d'engagement, trop informe pour être qualifié de rôle, et les déclarations du capturé, l'équipage du *Wikilladge* compre-

nait plus d'un tiers d'ennemis, ce qui seul le rendait confiscable, aux termes de l'art. 9 du règlement de 1778, puisqu'on n'a point constaté l'impossibilité de composer autrement l'équipage ;

DÉCLARE la prise faite par le corsaire français *l'Emilie* du navire sous pavillon américain *le Wikilladge* bonne et valable.

Règlement du 26 *juillet* 1778. — ART. 5. On n'aura aucun égard aux passe-ports des puissances neutres, lorsque ceux qui les auront obtenus se trouveront y avoir contrevenu, ou lorsque les passe-ports exprimeront un nom de bâtiment différent de l'énonciation qui en sera faite dans les autres pièces de bord, à moins que les preuves du changement de nom, avec l'identité du bâtiment, ne fassent partie de ces mêmes pièces, et qu'elles aient été reçues par des officiers publics du lieu du départ, et enregistrées par-devant le principal officier public du lieu.

La loi présume que le navire qui contrevient au passe-port neutre dont il est porteur, et qui se rend dans d'autres lieux que ceux pour lesquels le passeport a été délivré, n'est pas un navire réellement neutre; mais que c'est un navire ennemi qui a cherché à se couvrir du masque de la neutralité. Aussi notre article déclare-t-il qu'un passe-port auquel il a été contrevenu ne peut faire preuve de la neutralité. Mais il ne dit pas que tout navire qui aura contrevenu à son passeport sera de bonne prise. En effet, si le navire peut prouver sa neutralité par d'autres pièces que par ce passe-port, il devra être relâché. C'est la conséquence de ce que nous avons dit ci-dessus à propos de l'art. 4 ; et c'est la solution que l'on doit adopter, quand on tient compte des dispositions de l'art. 2 du règlement de 1778.

Notre article 5 ajoute que le passe-port, qui exprimera un nom de bâtiment différent de l'énonciation qui en est faite dans les autres pièces de bord, ne fera pas davantage preuve de la neutralité. La différence des noms fait présumer que l'on a appliqué à un navire ennemi un passe-port délivré à un navire neutre. Mais cette présomption doit céder devant la preuve contraire, lorsqu'elle résulte d'actes authentiques; de là, la dernière disposition de l'art. 5.

CONSEIL D'ÉTAT. — 7 *octobre* 1807.

Le navire qui a un passe-port pour naviguer dans la Méditerranée peut, sans violer son passe-port, aller à Constantinople, puisque la mer Noire fait partie de la Méditerranée.

LE LIBÉRATEUR *contre* LE NAPOLÉON.

(Voir cette décision plus bas, tome II, sous l'art. 9 du règlement de 1778, § *De la composition des équipages.*)

CONSEIL DES PRISES. — 29 *fructidor an VIII.*

Le capitaine qui, porteur d'un passe-port pour aller d'Amérique en Afrique et retour, fait des voyages d'Afrique en Europe, contrevient à son passe-port. Des voyages de cette nature sont des voyages de long cours, que n'autoriserait pas un passe-port pour le grand cabotage.

Lorsqu'un rôle d'équipage est renouvelé dans un port neutre, il doit être signé par les officiers publics de ce port, et non par le consul de la nation à laquelle appartient le navire. Ce consul n'a pas qualité pour arrêter un rôle d'équipage. Le rôle d'équipage ne peut être arrêté que par les officiers publics du lieu où il est formé.

LE FRÉDÉRIC *contre* L'ARIÉGE.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le 13 mars 1798, John Clark, de New-York, maître ou commandant du navire *le Frédéric*, obtint du président des Etats-Unis d'Amérique un passe-port pour le Sénégal. Au dos de ce passe-port se trouve la déclaration assermentée, indiquée par le passe-port, mais non signée par le capitaine.

« Le même jour, le capitaine Clark fit comparaître les hommes de son équipage devant John Keer, notaire public de New-York, qui en attesta la vérité.

« La signature de ce notaire fut certifiée le même jour, par le consul général du roi d'Angleterre et par celui de la république française.

« Je crois devoir mettre sous les yeux du Conseil l'intitulé de ce rôle d'équipage.

« Il est ainsi conçu : *Il est convenu entre le capitaine, matelots ou marins de la goëlette Frédéric, de New-York, dont John Clark est capitaine, actuellement allant du port de New-York au Sénégal, de là à Hambourg au Sénégal et du Sénégal à Hambourg, et de là de retour à New-York*, etc.

« Je remarquerai, 1° que cet intitulé indique une déclaration plus étendue que celle du passe-port ; 2° que l'équipage s'était engagé jusqu'au retour du navire à New-York.

« Ces deux remarques trouveront leur place dans le courant de la discussion.

« On trouve dans le dossier :

1° Un acte de propriété du navire, à la date du 8 mars 1798, dont il résulte qu'il appartient à Jacob Doty, John Francklin, Georges Walttres et John Clark ;

2° Un passe-port turc ;

3° Un connaissement, dans lequel il est dit, en parlant du navire : faisant voile pour le Sénégal ;

4° Une facture de marchandises chargées sur *le Frédéric*, allant au Sénégal.

5° Un certificat de la douane, expédié au navire allant au Sénégal ;

6° Un accord entre les armateurs et le capitaine, à raison du voyage du navire destiné pour le Sénégal ;

7° Enfin des instructions pour le capitaine, dans lesquelles on lit l'ordre à ce dernier de faire voile pour Hambourg, lorsqu'ayant disposé de sa cargaison au Sénégal, il en aura pris une autre en gomme, etc.

« *Le Frédéric* partit, en effet, pour le Sénégal, où il fit viser son rôle d'équipage, le 29 thermidor an VI, par le chargé de détail du bureau civil de la marine française, lequel ajouta à son visa ces mots remarquables : « A lui (au capitaine) permis de s'en servir pour faire son retour en « Europe. »

« Je ne puis m'empêcher de remarquer que si le navire avait obtenu la permission d'aller à Hambourg, le capitaine n'aurait pas pris la précaution de suppléer au silence de son passe-port par un permis de la nature de celui que je viens de rapporter, permis irrégulier, qui n'a ni caractère ni légalité, puisqu'il émane d'un commis sans autorité,

« *Le Frédéric* partit du Sénégal pour Hambourg, où il prit un nouveau chargement pour la Gandiole, en Afrique, et quoique son équipage, suivant son rôle, se fût engagé pour le Sénégal, de là à Hambourg, de Hambourg au Sénégal et du Sénégal à Hambourg, pour retourner de ce dernier port à New-York, il renouvela cependant tout son équipage, moins son second.

« On ne voit ni la cause, ni le motif, ni le prétexte de ce renouvellement presque total.

« Ce que l'on voit, c'est que ce nouveau rôle d'équipage fut affirmé par le capitaine devant le consul des Etats-Unis d'Amérique pour le port de Hambourg.

« Que la signature de ce consul fut certifiée vraie le 7 décembre 1798, répondant au 17 frimaire de l'an VII, par les consuls d'Angleterre et de France, en basse Saxe.

« *Le Frédéric* partit de Hambourg pour Gandiole ; mais, contrarié dans sa route, il fut obligé de relâcher à Saint-Louis, où il fit viser son nouveau rôle d'équipage le 20 germinal an VII, par le capitaine Blanchot, commandant au Sénégal.

« Sur ce rôle se trouve écrit : passager pour Europe, Despêche, capitaine de port, au Sénégal.

« On retrouve encore ici le permis de se servir du rôle pour faire son retour en Europe.

« *Le Frédéric* retournait à Hambourg, lorsqu'il fut arrêté dans sa course par *l'Ariége*, corsaire de Bordeaux, qui le conduisit à la Corogne, sur le fondement que *le Frédéric* avait plusieurs voyages sur le même passe-port, que son rôle d'équipage était défectueux, qu'aucun titre ne constatait le lieu de sa cargaison, et qu'il n'avait point de connaissement.

« Le chancelier provisoire, d'ordre du vice-consul au port de la Corogne, procéda à la mise des scellés sur le navire et à l'interrogatoire seulement du capitaine, de son second et du passager : il négligea absolument d'interroger le reste de l'équipage.

« Le capitaine dit qu'il venait du Sénégal, qu'il était chargé de morfils, de gomme et de deux sacs de maniguètes, pour compte des propriétaires, qu'il n'avait que sa facture et le connaissement signé de lui, ainsi que les notes portées sur son journal.

« Il ajoute qu'ayant été visité par le corsaire *le Vautour*, il l'avait trouvé en règle.

« J'observe, à ce sujet, que le capitaine du corsaire *le Vautour* a seulement attesté la visite.

« Le second capitaine rend compte seulement de la route qu'a tenue le navire.

« Le passager dit que, dans tous ses voyages, le capitaine a toujours fourni des marchandises pour aider à la subsistance de la colonie et qu'il est porteur d'une lettre de change de onze mille et tant de livres, sur le Trésor national, en France, pour la valeur des objets qu'il a délivrés pour les besoins de la colonie.

« Après ces procédures préparatoires, le vice-consul de la Corogne, prononçant sur la prise, la déclara nulle et illégale par jugement du 3 messidor an VII.

« Les armateurs du corsaire se plaignirent amèrement et de ce jugement et de la manière dont il avait été rendu. Ils avouèrent même qu'ils avaient récusé le vice-consul sur ce qu'il avait publiquement énoncé son opinion avant le jugement, et que, malgré la promesse de s'abstenir, il ne l'avait pas moins rendu, sans vouloir attendre le consul.

« Quoi qu'il en soit, ils appelèrent de ce jugement au tribunal civil de la Loire-Inférieure, qui réforma celui du vice-consul par le sien du 4 frimaire an VIII.

« Le capitaine du *Frédéric* s'étant pourvu en cassation, l'affaire s'y trouvait pendante lors de la création du Conseil.

« Les deux premiers jugements, contraires l'un à l'autre, le sont dans leurs dispositions comme dans leurs motifs, parce que chacun a sa manière de voir, sa manière de décider. Pour nous, qui ne voulons ni ne devons voir que les pièces et les principes de la matière, nous nous bornons à vous faire connaître les unes pour pouvoir y appliquer les autres.

« Les moyens des parties, plus développés par-devant le Conseil, sont pourtant les mêmes qu'elles ont originairement fait valoir devant les tribunaux.

« Ceux du capitaine sont :

« 1° Défaut de connaissement ;

« 2° Multiplicité de voyages avec le même passe-port ;

« 3° Défectuosité du rôle d'équipage.

« Les capturés répondent au premier moyen que le connaissement est signé par le capitaine, copropriétaire du navire ; que sa signature, sous ces deux rapports, remplit l'objet de l'article 2 du règlement de 1778 ; que, la loi ne distinguant pas par qui les connaissements doivent être signés, dès qu'ils le sont, on en a rempli le vœu.

« Ils disent, sur le second, qu'il n'y a pas multiplicité de voyages ; qu'un voyage peut être composé de plusieurs relâches, et que, tant que le navire n'est pas retourné chez lui, les diverses courses, depuis son départ, ne peuvent être considérées que comme des parties de voyages, composant le voyage d'un navire destiné au grand cabotage, qu'il n'y a donc pas contravention au passe-port, puisque le dernier terme du voyage entrepris était New-York.

« Un seul voyage, disent-ils, se compose du départ, des allées et ve-

nues intermédiaires, et du retour. Or, le retour n'étant pas opéré, le voyage n'était pas fini.

« Le passe-port fixe, à la vérité, la destination du navire au Sénégal; mais ce n'est pas là qu'il faut borner sa destination. Il suffit de lire le passe-port pour se convaincre qu'il en donne une plus étendue, puisqu'il soumet le capitaine à montrer son passe-port dans chaque port ou havre où il entrera, et que tous les peuples sont invités à le recevoir avec bonté.

« Sur le troisième moyen, on répond que le rôle d'équipage, arrêté à New-York le 13 mars 1798, s'est trouvé à bord, qu'il satisfait pleinement au vœu de l'art. 9 du règlement de 1778;

« Que le second rôle, arrêté à Hambourg, n'en est, à bien dire, que la répétition et le complément. Clark ne s'en est muni que pour obvier à toute chicane sur les changements survenus dans la composition de son équipage : les remplacements faits l'ont été dans un pays neutre, et en individus neutres. On ne peut être coupable pour avoir constaté des mutations dans un rôle. L'art. 10 du règlement suppose que des actes explicatifs peuvent être annexés au rôle originaire.

« Voilà, dans toute leur exactitude, les divers moyens des parties.

« Je vais faire l'examen de ces trois moyens, dans le même ordre où ils ont été établis.

« Celui relatif au connaissement des marchandises ne me paraît nullement fondé.

« Le connaissement des marchandises chargées au Sénégal est conforme aux principes de la matière.

« Ce connaissement est signé par le capitaine, et l'on peut dire par les chargeurs, puisque Clark, se trouvant tout à la fois capitaine et copropriétaire du navire et de la cargaison, avait un double titre pour signer le connaissement.

« D'ailleurs, sa simple qualité de capitaine lui imprimait, d'après la loi, un caractère suffisant pour signer le connaissement; car voici comment s'exprime l'ordonnance de 1681, liv. III, tit. II, *Des connaissements*, art. 1er :

« Les connaissements, polices de chargement ou reconnaissances des « marchandises chargées dans le vaisseau, seront signés par le maître ou « par l'écrivain du bâtiment. »

« Il est vrai que le commentateur observe que lorsque le maître charge pour son compte, ne pouvant se faire un titre à lui-même, il doit faire signer le connaissement par son second; mais, dans l'hypothèse de la cause, Clark, en chargeant pour lui-même, chargeait aussi pour les copropriétaires, et, sous ce rapport, son connaissement est à l'abri de toute critique.

« D'ailleurs, le règlement de 1778, plus approprié à la matière des prises en temps de guerre que l'ordonnance générale de la marine, exige bien, à la vérité, en l'art. 2, que les connaissements soient signés; mais cet article ne dit pas par qui ils doivent l'être, et nul n'a le droit de faire des distinctions là où la loi ne distingue pas.

« Y a-t-il multiplicité de voyage et contravention au passe-port?

« En point de fait, John Clark est porteur d'un passe-port des Etats-Unis pour le Sénégal.

« Ce passe-port est à la date du 13 mars 1798, répondant au 23 ventôse an VI.

« *Le Frédéric* partit, en effet pour le Sénégal, où il prit un charge-

ment pour Hambourg; mais une preuve qu'il ne se croyait pas autorisé par son passe-port à aller à Hambourg, c'est qu'il sollicita un permis de la marine pour se rendre en ce port.

« Arrivé à Hambourg, le capitaine Clark y prit un autre chargement pour Gandiole, ou si l'on veut pour le Sénégal, où il se rendit en effet.

« Si de Hambourg le navire était retourné à New-York, ce serait être minutieux que de lui reprocher son incursion en Europe; mais quand on le voit retourner au Sénégal pour revenir à Hambourg, on ne peut considérer ce voyage particulier comme une suite de celui préparé à New-York pour aller au Sénégal, et de là revenir au point du départ.

« L'on prétend que le grand cabotage légitime ces voyages intermédiaires. Oui bien, lorsque ces voyages se font de port en port, de côte en côte, de cap en cap; mais telle n'est point la nature du voyage de Hambourg au Sénégal, et du Sénégal à Hambourg : c'est, au contraire, un voyage de long cours bien caractérisé par les lois et les auteurs qui ont écrit sur ces matières.

« Je n'ignore pas que l'Amérique peut, par sa position, mériter quelque exception aux règles du cabotage. Ainsi, si, arrivé en Afrique, *le Frédéric* en avait parcouru les divers ports, quoique son passe-port fût limité au Sénégal, ce serait se montrer trop sévère que de critiquer sa course; mais, destiné pour l'Afrique, s'élancer en Europe et prétendre être dans les limites de son passe-port et des règles sur le cabotage, c'est prétendre que ce genre de commerce peut s'étendre aux quatre parties du monde, et n'avoir de bornes que la volonté du navigateur.

« Il ne manque, en effet, au *Frédéric*, que d'avoir été en Asie pour compléter son système.

« J'ai dit que le passe-port était à la date du 13 mars 1798, répondant au 23 ventôse an VI.

« L'époque de la capture est du 23 floréal an VII, répondant au 12 mai 1799.

« Je commence par remarquer, en fait, que, du 13 mars 1798 au 12 mai 1799, il y a une année et deux mois, et, en droit, que, d'après l'art. 25 du traité de 1778, « les passe-ports doivent être renouvelés « chaque année, dans le cas où le vaisseau retourne chez lui dans l'es- « pace d'une année. »

« Il est constant que le terme du passe-port était expiré, mais il est également constant que le vaisseau n'était pas retourné chez lui dans l'espace d'une année. Ainsi, quoique le délai du passe-port fût opéré, il y avait eu impossibilité de le renouveler.

« Sous ce rapport, l'expiration du passe-port ne me paraît pas digne de l'attention du Conseil.

« Mais ce qui doit le fixer, c'est que le passe-port n'était accordé que pour le Sénégal et pour un seul voyage, que ce passe-port ne portait pas la permission d'aller à Hambourg, et que si le délai fixé par le traité n'a pas suffi au *Frédéric*, c'est parce qu'il s'est permis d'enfreindre le passe-port, et de faire des voyages étrangers et contraires à sa destination.

« Ce n'est point ici par des accidents malheureux, ou par des événements de mer, que le navire a été retenu au delà du temps limité par le traité, et qui l'ont empêché de retourner à New-York, mais bien par un acte libre de sa volonté, et par un mépris formel de la destination indiquée par son souverain.

« C'est vainement que l'on prétend écarter la contravention au passe-

port, par la précaution frauduleuse d'une destination plus étendue, insérée dans le rôle d'équipage et dans les instructions au capitaine.

« Le rôle d'équipage et les instructions sont l'ouvrage de la partie, qui ne peut se donner de permission elle-même.

« Le rôle d'équipage n'est pas la pièce de bord destinée à la permission de voyager.

« Cette permission ne peut émaner que du souverain : c'est à lui à l'accorder, la refuser ou la limiter, et l'exercice de ce droit deviendrait illusoire, si les particuliers avaient la faculté de le changer ou de l'étendre à volonté.

« Le rôle d'équipage ne peut donc suppléer ce passe-port.

« Le passe-port étant expiré par la faute du capitaine, par une extension de destination et par une multiplicité de voyages, non-seulement contraires au passe-port, mais à l'esprit et à la lettre des ordonnances et des règlements, le capitaine du *Frédéric* est visiblement en contravention avec son passe-port, et doit être certainement considéré comme voyageant sans passe-port, puisqu'il a été capturé deux mois après l'expiration du délai déterminé par l'art. 25 du traité de 1778.

« Le rôle d'équipage est il défectueux ?

« C'est dans la discussion de cette pièce que je prie le Conseil de m'honorer d'une attention particulière, car c'est en m'en occupant que j'ai moi-même particulièrement éprouvé la nécessité d'avoir sous les yeux les originaux des pièces de bord.

« Chargé de concourir à prononcer sur de grands intérêts, je suis obligé, plus qu'un autre, de m'occuper de la recherche de la vérité, dans des matières où les parties elles-mêmes semblent avoir mis au rang de leur devoir le soin de l'obscurcir.

« Tout ce qui peut tendre à la découvrir me paraît donc de mon ministère, et ce n'est pas un sûr moyen d'arriver à ce but, que de travailler sur des copies qui, quoique authentiques, ne me permettent pas de juger la physionomie des originaux, et d'y apercevoir des caractères qui disparaissent aux yeux de l'observateur le plus attentif, le plus jaloux de son devoir.

« Deux rôles d'équipage se trouvent parmi les pièces de bord : faut-il unir ces deux rôles et ne les considérer que comme un seul, suivant le système du capturé, ou bien faut-il les considérer indépendamment l'un de l'autre, selon le système du capteur ?

« Le premier de ces rôles est du 13 mars 1798 ; il est daté de New-York. Il me paraît réunir toutes les formes requises, puisqu'il est arrêté et signé par un officier public du lieu du départ. Je vous ai rendu compte, dans l'exposition des faits, et je vous ai fait remarquer : 1° que, dans son intitulé, il indiquait une destination plus étendue que le passe-port ; 2° que l'équipage s'était engagé jusqu'au retour du navire à New-York.

« Le second rôle est du 7 décembre 1798.

« Il est intitulé de cette manière :

« Il est convenu entre le capitaine, matelots ou marins de la goëlette « *Frédéric*, de New-York, capitaine John Clark, faisant voile de Ham- « bourg pour Gandiole en Afrique, et de là pour retourner à Hambourg. »

« Ce rôle, qu'on dit être fait sur un modèle imprimé et sur papier américain, fut présenté à l'affirmation du consul des Etats-Unis à Hambourg. Ce consul déclare, au bas de ce rôle, qu'il a été affirmé devant lui par le capitaine Clark.

« La vérité de la signature de ce consul est certifiée par le consul britannique et le consul français en basse Saxe.

« Je remarque d'abord que ce rôle me paraît ne pouvoir être considéré comme la répétition et le complément du premier, parce qu'il offre un titre tout à fait distinct.

« Le premier était destiné pour le voyage du Sénégal, de là à Hambourg ; de Hambourg au Sénégal, du Sénégal à Hambourg, et de Hambourg à New-York.

« La destination de celui-ci est de Hambourg à Gandiole, et de Gandiole à Hambourg ; il n'y est conséquemment plus question du Sénégal, ni de New-York.

« D'ailleurs, tout l'équipage est changé, moins le capitaine et son second, quoique les hommes du premier équipage se fussent enrôlés jusqu'au terme de l'arrivée à New-York. On ne voit nulle part la cause, le motif ni le prétexte de ce changement. C'est donc un nouveau rôle d'équipage substitué au premier, puisque le capitaine et le second s'y trouvent compris et le complètent.

« Il paraît, il est vrai, dans le premier rôle d'équipage un déficit de deux hommes, dont l'un a déserté et l'autre est mort en route ; mais la perte de deux hommes n'exigeait que leur remplacement, et ne pouvait déterminer le renouvellement général de l'équipage, sans en indiquer la cause ou le motif.

« Il faut qu'on ait eu de grandes raisons de dissimuler cette cause, puisqu'au lieu de faire arrêter ce nouveau rôle par les officiers publics de Hambourg, lieu du départ, seuls autorisés à le faire, on s'est borné à transcrire ce rôle sur un formulaire d'Amérique, et à l'affirmer devant le consul des Etats-Unis. Mais ce consul, qui, au lieu *d'arrêter* le rôle, n'a fait qu'attester *l'affirmation* du capitaine faite par-devant lui, avait-il caractère et autorité pour arrêter ce rôle ? Non, sans doute.

« La seule autorité compétente pour *arrêter* les rôles d'équipage sont *les officiers publics des lieux neutres*, d'où les *bâtiments seront partis* : c'est ainsi que s'exprime l'art. 9 du règlement de 1778.

« Le consul américain n'est point une autorité locale à Hambourg ; il n'est point officier de Hambourg, il ne peut s'attribuer l'exercice des fonctions dévolues aux officiers publics de Hambourg, et il l'a si bien reconnu lui-même, que, loin *d'arrêter* le rôle d'équipage, aux termes du règlement de 1778, il s'est borné à attester que le capitaine avait affirmé ce rôle devant lui.

« Le navire qui n'aurait pas à bord un rôle d'équipage, arrêté par les officiers publics des lieux neutres dont les bâtiments seront partis, étant déclarés de *bonne prise* par l'art. 9 du règlement de 1778, *le Frédéric* me paraît mériter l'application de cette disposition du règlement, par la considération que son rôle n'est que son propre ouvrage, qu'il l'a fait lui-même sur une formule américaine, sur un papier américain, et qu'il ne l'a *affirmé*, pour mieux remplir son objet caché, que devant *le consul* américain, au lieu de le faire arrêter, au désir de la loi, par les officiers de Hambourg, lieu neutre du départ du navire.

« En raisonnant sur un rôle d'équipage, calqué sur une formule américaine, j'ai raisonné dans l'hypothèse du capitaine du *Frédéric*, et si le résultat ne lui est pas favorable, les conséquences que je déduirai d'un rôle d'équipage manuscrit le lui seront encore moins, comme on va le voir.

« On trouve au bas du second rôle d'équipage une formule de l'acte

d'affirmation de ce rôle fait à New-York, par le même notaire public qui a arrêté le premier rôle.

« Si ce projet d'acte n'est qu'une formule imprimée, les conséquences que j'ai tirées de la discussion sur le rôle d'équipage imprimé restent dans toutes leurs forces.

« Si, au contraire, il faut raisonner dans l'hypothèse d'un rôle manuscrit, on ne peut voir dans le projet qui est à la suite du rôle d'équipage qu'un faux matériel que la capture n'a pas permis de consommer, puisque le navire n'étant point retourné à New-York, un projet d'acte public, dressé au nom d'un officier public de New-York, est un acte évident de simulation et de fraude.

« Mais il n'est pas dans mon âme de supposer le crime; il m'est plus consolant et plus doux d'adopter l'instruction du capitaine, surtout d'un capitaine qui allègue dans le cours de cette affaire quelques services rendus à des Français.

« Que ces services soient ou non l'effet d'un calcul mercantile, ils n'en ont pas moins été rendus, et quoiqu'ils soient étrangers à la cause, ils n'en méritent pas moins un témoignage public de reconnaissance.

« Il est malheureux, sans doute, que ces services soient liés à une mauvaise cause; mais en rendant justice à la personne, le Conseil, qui fait abstraction des individus, et qui n'est que le ministre de la loi, ne peut et ne doit se borner qu'à son application.

« Ici se trouve un mépris formel du passe-port des Etats-Unis, une contravention formelle à ce passe-port, une contravention projetée le jour même de l'obtention du passe-port, exécutée théoriquement dans le préambule du premier rôle d'équipage et dans la pratique, par des voyages étrangers et contraires à la destination; voilà pour le passe-port.

« Le rôle d'équipage, pièce essentielle de bord, n'a ni caractère, ni légalité, ni authenticité, et sous quelque rapport qu'on le considère, soit comme imprimé, soit comme manuscrit, il appelle également la confiscation du navire et de la cargaison.

« A quoi je conclus. « *Signé*, PORTALIS. »

Le CONSEIL décide que la prise, faite par le corsaire français *l'Ariége* du navire sous pavillon américain *le Frédéric*, est bonne et valable; en conséquence, adjuge au profit des armateurs et équipage dudit corsaire, tant ledit navire, ses agrès, ustensiles, apparaux, circonstances et dépendances, que toutes les marchandises et effets composant sa cargaison.

CONSEIL DES PRISES. — 23 *fructidor an VIII.*

Est de bonne prise le navire qui ne voyage pas conformément à son passe-port : PUTA, *lorsqu'il fait voile vers un port ennemi avec un passe-port donné pour un port neutre.*

L'AMI DE BOSTON *contre* LA BELLONE.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Lettres de marque suivies de dispositions hostiles, rôle d'équipage irrégulier et informe, marchandises sans connaissements, contravention au passe-port : tels sont les moyens que le capteur du navire *l'Ami de Boston* propose pour établir la validité de sa prise.

« Il ne paraît pas que les lettres de marque aient été accompagnées d'actes hostiles. Tout ce qui résulte du procès-verbal de capture, c'est qu'on a trouvé le navire capturé, mèche allumée et en état de défense; mais il n'y a eu aucune résistance; on a obéi au coup de semonce, et les instructions données au capitaine portaient d'éviter tout acte d'offense et d'être prudent : donc, jusque-là, point de motifs de capture.

« Le rôle d'équipage trouvé à bord n'a été arrêté par aucun officier public du lieu du départ, il n'est point conforme aux règlements; il ne présente qu'une liste de noms dont rien ne peut garantir la sincérité ni l'authenticité; cependant cette circonstance seule ne déterminerait pas mon opinion, si d'ailleurs la neutralité était prouvée.

« Plus de trente caisses de nankin se trouvent sans connaissement. On prétend qu'elles appartenaient au capitaine. Cela se peut. On prétend encore que c'est la plus petite partie de la cargaison; mais cette partie est toujours assez importante pour autoriser quelque soupçon.

« Le passe-port est en règle; mais il porte une destination pour Embden, tandis que la destination véritable est avouée pour Cowe, port anglais.

« A la vérité, il est permis aux neutres d'entrer dans un port ennemi et d'en sortir, pourvu que ce port ne soit point bloqué, et qu'on ne soit point chargé d'instruments de guerre ni de marchandises de contrebande; mais il n'est pas permis de contrevenir à son passe-port, il n'est pas permis de demander un congé pour une destination, et d'en avoir secrètement une autre: alors il y a fraude, et la fraude détruit toute présomption de neutralité.

« Or, dans les circonstances présentes, Embden était la destination indiquée par le passe-port, et le navire a été pris faisant route vers Cowe. Le capitaine, dans ses réponses personnelles par-devant le juge de paix, est convenu qu'il avait ordre d'aller dans ce port anglais, s'il l'eût jugé convenable. Un autre homme de l'équipage, interrogé sur le même fait, dit affirmativement que le navire y allait. A cet égard, les instructions données au capitaine capturé sont positives.

« Nos ordres sont, y est-il dit, que vous vous rendiez d'ici à Cowe, « en Angleterre, et, qu'à votre arrivée là, vous alliez par la diligence à « Londres, où vous verrez MM. Casenave et Batard, pour lesquels vous « avez des lettres.» Embden n'était donc que la destination ostensible et apparente : on allait réellement ailleurs ; on voulait vendre et acheter en Angleterre ; on se proposait d'aller en Hollande si on le pouvait. On ne parlait d'Embden qu'à défaut de toute autre ressource, sans savoir à qui on s'adresserait, et on annonçait que ce serait à Londres où l'on prendrait des renseignements sur le correspondant que l'on pourrait choisir à Embden. Il est donc évident que l'on cachait la destination effective du navire, et que toutes les opérations que l'on se permettait étaient contraires à la destination énoncée dans le passe-port. Un tel procédé compromet évidemment la question de neutralité, et fait ressortir les irrégularités du rôle d'équipage, le défaut de connaissement pour certaines marchandises et les diverses circonstances remarquées dans le procès de capture. Par ces considérations, je conclus à la confiscation du navire et de la cargaison. »

Le Conseil décide que la prise faite par le corsaire français *la Bellone*, de Bordeaux, du navire sous pavillon américain, *l'Ami de Boston*, est bonne et valable; en conséquence, adjuge au profit des armateurs et équipage dudit corsaire tant ledit navire *l'Ami de Boston*, ses agrès,

ustensiles, apparaux, appartenances et dépendances, que toutes les marchandises composant son chargement.

CONSEIL DES PRISES. — 27 *thermidor an VIII.*

Un passe-port, donné pour un port déterminé et au delà, d'après ordre, est un passe-port pour un voyage de caravane; il ne peut servir à faire un voyage de long cours.

LA MARIA *contre* L'ARIÉGE.

Conclusions du commissaire du gouvernement.

« Le capitaine Kock, commandant le navire *la Maria*, part de Stockholm, le 16 novembre 1796, avec un passe-port pour Malte et *au delà d'après ordre*. Il devait charger pour Hambourg ou pour Stockholm.

« Dès qu'il fut parti, il changea de destination sans qu'il apparaisse de nouveaux ordres, et il parcourut neuf à dix ports de la Méditerranée, ou des côtes circonvoisines, Malte excepté.

« Enfin, il se trouvait dans la rivière de Delaware, le 3 octobre 1798.

« Le 7 mars 1799, il s'engagea à partir de Philadelphie sur son lest, pour charger à Norfolk des marchandises pour Londres.

« Il paraît qu'il prit en effet dans ce port un chargement de bois d'acajou, de bois de campêche et de merrains, pour compte de Simon Walker, de Philadelphie, pour être livré à Williams Walker, à Londres.

« *La Maria*, faisant voile pour sa destination, fut capturée par le corsaire *l'Ariége*, de Bordeaux, capitaine Henri, le 30 floréal an VII, à la hauteur de 50° latitude nord, et 24° longitude ouest.

« La prise fut conduite à la Corogne, port de Galice, en Espagne, par une suite de la contrariété des vents.

« Le vice-consul français, en ce port, déclara la prise bonne et la confisqua au profit des armateurs et équipage du corsaire, par jugement du 6 thermidor an VII.

« Sur l'appel de ce jugement déclaré par le capitaine capturé, le tribunal civil de Nantes, département de la Loire-Inférieure, confirma celui du vice-consul de la Corogne, le 7 pluviôse an VIII.

« Le capturé se pourvut au tribunal de cassation, où l'affaire était pendante lors de l'établissement du Conseil des prises.

« Il résulte des faits et des pièces de bord que le navire *la Maria* a voyagé, pendant environ trois ans, avec le même passe-port; que ce passe-port était pour Malte et au delà, et que Malte est peut-être le seul port de la Méditerranée où le navire n'ait pas touché; qu'au sortir de la Méditerranée, le navire *la Maria* a été dans les Etats-Unis d'Amérique, et que là il avait pris un chargement pour Londres.

« Convenons que cette conduite est bien extraordinaire.

« Le passe-port pour Malte et au delà était visiblement un passe-port pour la caravane; qu'a fait le propriétaire de *la Maria?* Il a été dans les Etats-Unis d'Amérique, où il a chargé pour Londres; c'est-à-dire il a entrepris un voyage de long cours.

« Ce second voyage n'était plus la caravane. Le capitaine du navire *la Maria* a donc contrevenu à son passe-port.

« Or, l'art. 5 du règlement du 26 juillet 1778 veut qu'on n'ait aucun égard aux passe-ports des puissances neutres, lorsque ceux qui les auront obtenus se trouveront y avoir contrevenu.

« En second lieu, un même passe-port ne peut servir que pour un seul voyage ; d'après l'art. 4 du même règlement, on ne pouvait donc appliquer au voyage d'Amérique, et de là à Londres, un passe-port qui n'était que pour Malte et au delà.

« C'est un autre principe, consacré par les règlements, qu'un passe-port pour la caravane ne peut avoir plus de deux ans de durée. Or, le navire *la Maria* voyageait depuis plus de trois ans quand il a été pris, et vraisemblablement il voyagerait encore s'il n'avait pas été arrêté.

« J'ajoute que ce navire était proprement sans passe-port pour le voyage de long cours qu'il avait entrepris, puisque le passe port qu'il a exhibé, et qui était pour Malte et au delà, ne pouvait plus être appliqué à ce second voyage.

« De plus, quand le capitaine du navire *la Maria* a été charger, dans les Etats-Unis d'Amérique, pour Londres, il n'a pas fait constater cet étrange changement de route par les autorités du lieu où il a pris son chargement. Cela nous offre une nouvelle contravention aux lois de la matière. Vainement objecte-t-on que dans ce lieu il n'y avait pas de consul suédois, il fallait alors rapporter le visa du magistrat du pays.

« La destination pour Londres d'un chargement pris dans les Etats-Unis d'Amérique, ne serait point par elle-même un motif de confiscation ; mais cette circonstance, jointe au défaut de passe-port, au changement de route, à la longueur du voyage, à la contravention manifeste à toutes les dispositions réglementaires sur les passe-ports, au défaut du visa, lors de l'arrivée et du départ de Norfolk, décèle évidemment la fraude.

« Je conclus à la confiscation du navire et de la cargaison.

« Délibéré, ce 21 thermidor an VIII. « *Signé* PORTALIS. »

Le CONSEIL décide que la prise faite par le corsaire *l'Ariége* du navire, sous pavillon suédois, *la Maria*, est bonne et valable ; en conséquence, adjuge au profit des armateurs et équipage dudit corsaire *l'Ariége*, tant ledit navire *la Maria*, ses agrès, ustensiles, apparaux, appartenances et dépendances, que toutes les marchandises de son chargement.

Règlement du 26 *juillet* 1778. — ART. 6. On n'aura pareillement pas égard aux passe-ports accordés, par les puissances neutres ou alliées, tant aux propriétaires qu'aux maîtres des bâtiments sujets des Etats ennemis de Sa Majesté, s'ils n'ont été naturalisés, ou s'ils n'ont transféré leur domicile dans les Etats desdites puissances, trois mois avant le 1er septembre de la présente année ; et ne pourront, lesdits propriétaires et maîtres de bâtiments sujets des Etats ennemis, qui auront obtenu lesdites lettres de naturalité, jouir de leur effet, si, depuis qu'elles ont été obtenues, ils sont retournés dans les Etats ennemis de Sa Majesté, pour y continuer leur commerce. —

Si la loi eût considéré comme sujets des puissances neu-

tres, et comme pouvant naviguer en toute liberté, en vertu de cette qualité, les sujets ennemis naturalisés neutres depuis le commencement de la guerre, tous les marins de la nation ennemie eussent été se faire naturaliser neutres, et fussent ensuite revenus dans leur pays, sûrs de pouvoir faire le commerce impunément. Pour empêcher cette fraude, notre art. 6 déclare que les passe-ports neutres ne seront pas admis comme preuve de la neutralité, lorsqu'ils auront été délivrés à des sujets ennemis, naturalisés neutres, moins de trois mois avant la déclaration de guerre; c'est le sens qu'il faut donner aujourd'hui à ces mots : *Trois mois avant le premier septembre de la présente année.* Quand la naturalisation est antérieure de trois mois à la déclaration de guerre, ou bien quand l'individu, naturalisé dans ces trois mois, a transféré son domicile dans un pays neutre avant ce délai trimensuel, la loi présume que la naturalisation n'est pas frauduleuse, et n'a pas été faite en vue d'une guerre qui n'existait pas encore ; elle reconnaît alors le caractère de sujets neutres aux citoyens de la nation ennemie qui ont été naturalisés neutres dans ces conditions. Elle le reconnaît encore à celui qui a été naturalisé depuis la déclaration de guerre, lorsqu'il avait transféré son domicile dans le pays où il a été naturalisé, toujours trois mois avant la déclaration de guerre. Cette translation de domicile a paru au législateur une indication de la volonté sérieuse que le sujet ennemi pouvait avoir d'abdiquer sa nationalité primitive pour adopter celle de la puissance chez laquelle il vivait. Mais si les individus, naturalisés sujets d'un État neutre dans un des cas où la loi reconnaît la validité de leur naturalisation, retournent dans les pays ennemis pour y continuer le commerce, la présomption de fraude reparaît, la loi pense que la naturalisation n'est pas un acte sérieux ; elle les considère toujours comme ennemis, quoiqu'ils soient munis de passe-ports neutres.

Le règlement de 1704, sur la navigation neutre, exigeait seulement que la naturalisation fût antérieure à la déclaration de guerre; mais souvent la guerre se prévoit avant

d'avoir été déclarée : aussi, au moment où la guerre était imminente, et alors qu'elle n'était pas encore déclarée, il arrivait que des capitaines de la nation, qui allait devenir ennemie, s'empressaient de se faire naturaliser neutres. C'est pour cela que le règlement de 1744, qui reproduit celui de 1778 sur ce point, a exigé que la naturalisation ou la translation de domicile fût antérieure de trois mois à la déclaration de guerre. Le législateur a pensé que, trois mois avant cette époque, il n'était pas possible de savoir si une rupture aurait lieu, et si des hostilités s'ensuivraient. En effet, une guerre ne se prévoit pas ordinairement trois mois à l'avance ; car, quelles que soient les complications de la politique, en trois mois les relations internationales peuvent se modifier de bien des manières différentes.

Dans la guerre actuelle, qui a été déclarée le 27 mars 1854, les sujets ennemis, naturalisés neutres, doivent l'avoir été avant le 27 décembre 1853, ou avoir transféré leur domicile, avant cette époque, en pays neutres, pour que les passe-ports neutres, qui pourront leur être délivrés, soient considérés comme valables, et comme faisant preuve de leur neutralité.

TRIBUNAL DE CASSATION. — 18 *thermidor an VII.*

Est de bonne prise le navire appartenant à des sujets d'une puissance neutre, muni de passe-port neutre, mais commandé par un capitaine né en pays ennemi et naturalisé neutre depuis la déclaration de guerre, surtout lorsqu'avant la guerre il n'avait pas son domicile en pays neutre.

L'ACTÉON *contre* LE FRIENDSHIP.

Le corsaire *l'Actéon* s'empara du navire *le Friendship*, capitaine Orange. Le capitaine était Anglais, naturalisé américain, et il naviguait sous pavillon d'Amérique. Mais l'acte de sa naturalisation était postérieur de cinq mois à la déclaration de guerre entre la France et l'Angleterre ; la destination de son navire était pour Londres, où il avait fait plusieurs voyages. Néanmoins le tribunal de Lorient avait ordonné mainlevée du navire et de la cargaison. Il avait déclaré confisquée seulement une partie du chargement, parce que le connaissement n'en était pas signé. — Sur l'appel, le tribunal du Morbihan confirma cette décision. — Pourvoi du capitaine capteur, pour violation des règlements de 1704, 1744, 1778 et de la loi du 14 février 1793.

« Le TRIBUNAL, — Vu l'art. 8 du règlement de 1704, ainsi conçu :

« On n'aura aucun égard aux passe-ports accordés par les princes neu-
« tres, tant aux propriétaires qu'aux maîtres des vaisseaux sujets des
« Etats ennemis, s'ils n'ont été naturalisés et n'ont transféré leur domi-
« cile dans les Etats des princes neutres avant la déclaration de guerre;
« auxquels cas même ils ne pourront jouir de l'effet des lettres de natu-
« ralité, si, depuis qu'elles ont été obtenues, ils sont retournés dans les-
« dits Etats ennemis pour y continuer leur commerce; » — Vu aussi la disposition du règlement de 1744, qui, en fixant à trois mois le temps auquel les lettres de naturalisation doivent avoir été obtenues avant la guerre, exige également le concours et de l'habitation et de la naturalisation; — Vu enfin l'art. 6 du règlement de 1778, qui porte la même disposition, excepté toutefois qu'il exprime la réunion de ces deux conditions par la particule *ou* au lieu de la conjonctive *et*, — Et attendu que les règlements de 1704 et 1744, dont l'exécution entière est ordonnée par la loi du 4 février 1793, exigent le concours des deux conditions de l'antériorité du domicile et de l'antériorité de la naturalisation avant la déclaration de guerre, pour que les passe-ports, accordés par les puissances neutres tant aux propriétaires qu'aux maîtres des vaisseaux sujets des Etats ennemis, soient valables et qu'on puisse y avoir égard; qu'il résulte évidemment de l'esprit du règlement de 1778, qu'une seule de ces deux conditions ne peut suffire; que toutes les deux sont nécessaires, les lettres de naturalisation n'étant que le résultat de la translation de domicile; que, dans le fait, le capitaine Orange est né en Angleterre, et que ses lettres de naturalisation dans un pays neutre sont postérieures à la déclaration de guerre entre la France et l'Angleterre : d'où il résulte que le navire *le Friendship* et sa cargaison étaient de bonne prise, et qu'en ne confisquant qu'une partie de cette cargaison, et en donnant mainlevée du surplus ainsi que du navire capturé, les juges du Morbihan ont violé directement les règlements de 1704, 1744, et la loi du 14 février 1793, — CASSE. »

CONSEIL DES PRISES. — 7 *vendémiaire an X.*

Est de bonne prise le navire qui a un capitaine d'origine ennemie, naturalisé neutre, mais dont la naturalisation n'est pas antérieure de trois mois à la déclaration de guerre, et qui ne prouve pas qu'avant cette époque il ait été domicilié de fait dans un pays neutre.

L'AMS *contre* LA MASCARADE.

Extrait des conclusions du commissaire du gouvernement.

« Je lis dans le règlement de 1778, art. 9 : « Seront de bonne prise
« tous bâtiments étrangers sur lesquels il y aura un subrécargue, mar-
« chand, commis ou officier-major d'un pays ennemi. »

« A la vérité, Pierre Bordet, maître et capitaine du navire *l'Ams*, représente des lettres de naturalisation, en date du 21 novembre 1798, délivrées par le sénat d'Emden; mais, à cette époque, il y avait longtemps que la guerre existait entre la France et l'Angleterre, et l'art. 6 du même règlement de 1778 veut qu'on n'aie pas égard aux passe-ports accordés, par les puissances neutres ou alliées, tant aux propriétaires qu'aux capitaines des bâtiments sujets des Etats ennemis, s'ils n'ont été naturalisés ou s'ils n'ont transféré leur domicile dans les Etats desdites puissances, trois mois avant le 1er septembre de la présente année, ce

qui doit maintenant s'expliquer par ces mots : Trois mois avant la déclaration de la guerre.

« La seule difficulté qu'un fait, allégué par Pierre Bordet, peut faire naître est celle-ci :

« Pierre Bordet a soutenu qu'encore bien qu'il fût natif de Guernesey, et qu'il y eût sa femme et ses enfants, il était depuis longtemps, dans la réalité, habitant domicilié de Prusse. Or, l'art. 6 du règlement de 1778 que je viens de citer, dispose, en parlant des sujets des Etats ennemis, que leurs passe-ports soient regardés comme nuls, « s'ils n'ont été naturalisés *ou* s'ils n'ont transféré leur domicile dans les Etats desdites puissances neutres. » Ce mot *ou*, particule disjonctive, qui est le terme dont se sert la loi, semble annoncer que son intention a été de n'exiger que des lettres de naturalité, ou seulement des lettres de fait, et non tous les deux ensemble.

« Sous ce point de vue, il suffirait donc à Pierre Bordet d'avoir prouvé son habitation en Prusse, trois mois seulement avant la déclaration de guerre entre la France et l'Angleterre, pour que sa qualité d'originaire de Guernesey ne lui fît pas perdre celle de neutre.

« Mais cette habitation en Prusse, l'a-t-il prouvée ? Non ; et alors si, d'un côté, l'art. 9 du règlement de 1778 veut que soit de bonne prise tout bâtiment sur lequel il y aura un officier-major d'un pays ennemi ; si, d'un autre côté, l'art. 6 met au rang des officiers de pays ennemi tout individu qui n'a pas obtenu des lettres de naturalité, ou résidé trois mois avant la déclaration de guerre en pays neutre, il restera pour démontré que l'origine et l'habitation anglaises du capitaine Pierre Bordet transmet à tout son équipage le caractère d'ennemi, et le dépouille entièrement du caractère de neutralité.

« J'avoue, citoyens magistrats, que le raisonnement offert par le texte précis de la loi me paraît à peu près sans réplique.

« A la vérité, quand je considère que le vendeur, l'acheteur, le lieu de la vente, le navire vendu, la cargaison et tout l'équipage, à l'exception du capitaine, sont neutres ; quand je vois surtout, parmi les pièces de bord, une liste de négociants dans presque tous les ports de France, ce qui semble annoncer que le navire *l'Ams* n'était pas spécialement et uniquement destiné pour Guernesey ; et, qu'au contraire, ses armateurs, en l'armant pour le cabotage, avaient laissé au capitaine la faculté d'entrer dans différents ports français ; il peut paraître assez difficile de traiter les propriétés de ces armateurs comme ennemies, pour en avoir laissé la direction à un homme d'origine anglaise ; quand d'ailleurs une lettre de naturalisation, tardive à la vérité, mais donnée en bonne forme, et par une puissance neutre, pouvait le faire considérer par eux comme jouissant à notre égard des bénéfices de la neutralité.

« Je sens toutes les difficultés qui, aux yeux du Conseil, peuvent sans doute être considérées comme des motifs d'un ordre supérieur, capables d'influer sur sa décision ; néanmoins, comme la loi conste, quelque sévère que puisse être son application dans la cause, je ne crois pas pouvoir m'en écarter, et c'est par ces motifs que je conclus à la confiscation du navire et celle de la cargaison, au profit des armateurs du corsaire *la Mascarade*. »

Sur le rapport du citoyen Magnytot,

Le Conseil décide que la prise du navire *l'Ams* est bonne et valable.

CONSEIL DES PRISES. — 27 *thermidor an VIII.*

La présence sur un navire neutre d'un capitaine originaire d'un pays ennemi, mais qui depuis longtemps est traité dans un Etat neutre comme s'il en était citoyen, ne peut faire confisquer le navire. Ce capitaine doit être considéré comme naturalisé citoyen neutre.

LE RUBY *contre* LE BOUGAINVILLE.

La notice que nous plaçons en tête de cette décision est conforme aux conclusions du ministère public et non à la décision du Conseil. Le Conseil, dans cette affaire, n'a pas motivé sa décision; il a déclaré la prise valable, quand le commissaire du gouvernement concluait à l'invalidité. Le capteur invoquait plusieurs causes de validité de la prise ; quelle est celle qui a déterminé le Conseil? Il est impossible de le savoir. Il semble alors que nous eussions dû passer cette décision sous silence. Mais les conclusions données par Portalis, relativement à la nationalité du capitaine, nous ont paru importantes. Si elles ne valent pas, comme monument de jurisprudence, elles valent au moins comme opinion doctrinale d'un magistrat distingué.

Après avoir examiné les autres causes de validité, invoquées par le capteur, et conclues à leur rejet, Portalis dit :

« Reste le capitaine Luk-Keese qui, s'étant qualifié sujet des Etats-Unis dans le rôle d'équipage, et né à Vexford, a déclaré d'abord, devant le juge de paix, que Vexford était situé dans la dépendance des Etats-Unis, puis, trois jours après, a réclamé contre cette erreur, attendu qu'il est sous la domination de la Grande-Bretagne, en ajoutant que depuis quatorze ans il résidait à Boston.

« Il résulte évidemment de cette déclaration que le capitaine du *Ruby* est originaire d'un pays ennemi, et que son navire est confiscable ainsi que le chargement, si depuis il n'est pas devenu sujet d'un pays neutre.

« Sans approfondir les causes de sa réticence sur la situation de Vexford, son pays natal, lors de la rédaction du rôle d'équipage, et de sa méprise un peu grossière, quand il a dit, devant le juge de paix, que cet endroit dépendait des Etats-Unis, je ne pense pas qu'on doive le réputer autrement que citoyen américain ; cette qualité lui est attribuée : 1° par le rôle d'équipage signé par l'officier public, et revêtu de toutes les formalités prescrites ; 2° par le passe-port très-régulier qui lui a été délivré; 3° par l'acte de substitution fait sur le registre au moment où il fut saisi du commandement du navire que, d'après les lois américaines, on ne peut donner qu'à des naturels du pays ou à des étrangers naturalisés ; 4° par le serment auquel Luk-Keese a été admis, en qualité de capitaine des Etats-Unis.

« Des actes aussi multipliés, émanés d'un gouvernement neutre, me paraissent devoir faire foi aux yeux de notre gouvernement, comme nous aurons lieu de l'attendre de celui des Etats-Unis, pour de semblables actes ; c'est cette réciprocité de confiance qui maintient l'harmonie entre les peuples, en même temps qu'elle assure les propriétés de leurs citoyens respectifs.

« Je ne pense pas qu'on doive aller plus loin que les règlements qui n'exigent pas la représentation à bord des lettres de naturalisation, mais seulement la preuve de la naturalité ou de la translation de domicile, antérieurement aux hostilités. Cette preuve, quant à Luk-Keese, ressort

suffisamment des diverses pièces trouvées à bord; et ses variations ou ses réticences ne pourraient faire d'impression qu'autant que la neutralité du navire et du chargement ne serait pas aussi invinciblement établie.

« Par ces considérations, je conclus à ce que la prise soit déclarée nulle et illégale, et à ce que le navire *le Ruby* soit restitué avec son chargement aux propriétaires. »

Le Conseil déclare bonne et valable la prise, faite par le corsaire *le Bougainville*, du navire sous pavillon américain *le Ruby*; en conséquence adjuge au profit des armateurs et équipage dudit corsaire *le Bougainville*, tant ledit navire *le Ruby*, ses agrès, apparaux, appartenances et dépendances, que toutes les marchandises de son chargement.

FIN DU PREMIER VOLUME.

Digitized by Google

TABLE

DU PREMIER VOLUME.

TITRE I.

DU DROIT DE PRISE.

Pages.

CHAP. Ier. Des causes d'où procède le droit de prise..... 1
CHAP. II. Du droit de prise en temps de guerre. — *Proœmium*... 2
SECT. Ire. De la capture des navires marchands..... 5
SECT. II. De l'armement des corsaires..... 21
SECT. III. Application diverses des principes du droit de prise.. 29
CHAP. III. Du droit de prise en temps de paix..... 33
SECT. Ire. De la piraterie..... 33
§ 1er. Des cas de piraterie. — Des peines contre la piraterie.... 33
§ 2. Des prises et reprises faites sur les pirates..... 52
§ 3. Poursuites et compétence..... 61
SECT. II. De la traite des noirs..... 67
§ 1er. Historique..... 67
§ 2. Commentaire de la loi du 4 mars 1831..... 73
§ 3. Du droit de visite réciproque..... 84
SECT. III. Des représailles.. 85

TITRE II.

DES LIEUX OU PEUT S'EXERCER LE DROIT DE PRISE.

CHAP. Ier. *Proœmium.* — De la haute mer 92
SECT. Ire. Mers territoriales des neutres. — Leur limite s'étend jusqu'à la portée du canon. — De leur inviolabilité..... 93
SECT. II. Des côtes non fortifiées..... 105
SECT. III. Des navires de guerre dans les mers territoriales. — De leur sortie et de l'intervalle après lequel ils peuvent combattre..... 107
CHAP. II. Des mers intérieures..... 109
CHAP. III. Des mers territoriales des belligérants..... 111

TITRE III.

TEMPS DANS LESQUELS S'EXERCE LE DROIT DE PRISE.

CHAP. Ier. *Proœmium.* — Du temps à partir duquel l'exercice du droit de prise peut commencer..... 119
CHAP. II. De l'exercice du droit de prise pendant la guerre..... 133
CHAP. III. Des temps à partir desquels cesse l'exercice du droit de prise..... 141

Digitized by Google

TITRE IV.

DES PERSONNES QUI PEUVENT EXERCER LE DROIT DE PRISE.

Pages.
CHAP. Ier. 157
CHAP. II. Des conditions que les personnes qui exercent le droit de prise doivent remplir. 173
SECT. Ire. Lettres de marque..... 173
SECT. II. Cautionnement et responsabilité civile..... 188
SECT. III. De l'armement et des équipages..... 204
CHAP. III. Des sociétés pour la course..... 214

TITRE V.

DEVOIRS DES CROISEURS.

CHAP. Ier. Pavillon. — Semonce. — Visite..... 230
CHAP. II. Apposition des scellés. — Saisie des pièces de bord..... 243
CHAP. III..... 258
SECT. Ire. Amarinage. — Prisonniers..... 258
SECT. II. Rançons..... 280
CHAP. IV. Déclaration de la prise..... 306

TITRE VI.

DES CHOSES DE BONNE PRISE.

CHAP. Ier. Des navires ennemis..... 313
CHAP. II. Des propriétés neutres..... 337
SECT. Ire. De la liberté de naviguer et de commercer des neutres. 337
SECT. II. De la violation des blocus..... 365
SECT. III. De la contrebande de guerre..... 392
SECT. IV. Des pièces de bord..... 416
§ Ier De la justification de la neutralité..... 416
a.) De la force probante des pièces de bord et du moment où elles doivent être produites pour faire preuve..... 424
b.) Des pièces non signées..... 452
c.) Des connaissements..... 454
§ 2. De la validité des passe-ports..... 463

FIN DE LA TABLE.

TYPOGRAPHIE HENNUYER, RUE DU BOULEVARD, 7, BATIGNOLLES.
Boulevard extérieur de Paris.

Digitized by Google

KONSERVIERT DURCH
ÖSTERREICHISCHE FLORENZHILFE
WIEN

Digitized by Google